

Berlayar ke Tompoq Tikkaq

Sebuah Episode La Galigo

Horst H. Liebner, Proyek Pengkajian dan Pengembangan Masyarakat Pantai,
UNHAS

Tulisan ini membahas beberapa aspek episode pelayaran Batara Lattuq ke Tompoq Tikka, perjalanan laut pertama yang disebutkan dalam Epos La Galigo. Fokus pengkajiannya adalah hal-hal yang berhubungan dengan bidang kelautan, terutama perkapalan, pelayaran, perdagangan laut dan navigasi serta pengetahuan geografis yang dapat digarap dari naskah La Galigo. Sesudah memberikan suatu gambaran singkat mengenai jalur cerita dalam episode ini (poin 0), pembahasannya terdiri dari tiga bagian:

1. Perahu: Apa yang digambarkan dalam naskah tentang perkapalan, pelayaran dan navigasi 'Zaman La Galigo'?
2. Rute Pelayaran: Bagaimana geografi 'Dunia La Galigo'?
3. Pelaku: Siapakah 'Pelautnya La Galigo', dan apa saja kegiatannya?

, hingga pada poin ke-4 saya akan mencoba sebuah penilaian sementara.

Sebagai sumber utama, saya menggunakan jilid kedua naskah La Galigo susunan Arung Pancana Toa yang sudah diterbitkan (2000, berikutnya disebut LGAP). Kutipan-kutipan dari transkripsi / terjemahan naskah LGAP itu dicatat dengan format {#halaman teks Indonesia pada cetakan buku:[#halaman naskah LGAP]#baris naskah}, sedangkan kutipan-kutipan lain menggunakan format {pengarang #tahun penerbitan: #halaman}. Sebagai tanda pemisah baris teks naskah saya gunakan tanda {/}; tanda ini juga dipakai untuk memisahkan huruf /^{~^~^}/ dan /transkripsinya/ dari teks lain. Kata dan istilah dalam bahasa-bahasa daerah ditulis dengan *huruf miring*; yang diambil dari LGAP tak diberi tanda lain, sedangkan yang berasal dari bahasa-bahasa daerah dan/atau dikutip dari sumber lainnya ditandai dengan serangkaian singkatan akan bahasa asalnya yang terdapat dalam daftar singkatan pada lampiran tulisan ini. Sebagai tanda untuk fonem *gottal stop* saya gunakan /q/; jika tiada catatan yang lain, saya dalam kutipan mengikuti ortografi sumbernya, dan di mana mungkin saya pun menggunakan tanda-tanda dan huruf-huruf khusus yang terdapat di dalamnya¹.

¹ Bagaimanapun, tak semua huruf dan tanda yang terdapat dalam sumber-sumber seperti misalnya Kamus Bahasa Bugis - Belanda terbitan Matthes 1874 bisa direproduksi dalam

0 Jalur Cerita Episode Pelayaran ke Tompoq Tikkaq

Episode ‘Pelayaran Batara Lattuq ke Tompoq Tikkaq’ terdapat dalam jilid kedua transkripsi / terjemahan epos La Galigo terbitan KITLV di antara hl.47 s/d 107; perjalanan pulang ke Luwuq digambarkan di antara hl.297 dan 343. Episode ini merupakan cerita pelayaran pertama yang disebutkan dalam naskah LGAP.

Pada awal episode ini, Batara Lattuq, anak Batara Guru dan We Nyiliq Timoq, sudah remaja. Ia semakin kurang nampak di istana Luwuq, sebab ia “sudah tiga bulan [...] gelisah karena wanita / tiada tenang karena gadis-gadis”², sehingga membuang waktu lebih banyak di luar dengan menyabung ayam, di mana ia “ditimbuni sirih kiriman gadis-gadis”³. Kedua orang tuanya memutuskan untuk mencarikannya seorang gadis “jodoh[nya] yang sederajat/ [...] yang sama-sama berdarah putih”, sebab –sebagaimana diutarakan oleh Batara Guru– mereka tak ingin “diganti oleh bangsawan campuran”⁴. Karena keturunan dewa lain hanya terdapat di Tompoq Tikkaq dan di Wewang Nriuw⁵, maka diputuskan untuk meminta nasihat dari To Palanroé, dewa utama di Langit.

Setelah To Palanroé menceritakan nasib kerajaan Tompoq Tikkaq dan kedua gadis pewaris tahtanya⁶, ia berjanji akan menurunkan sejumlah perahu serta awak dan perlengkapan lainnya dari langit yang dapat dipakai Batara Lattuq untuk berlayar demi “mencari jodoh sederajatnya di Tompoq Tikkaq”⁷. Setelah Batara Guru pulang ke Luwuq, perahu-perahu diturunkan dari langit dan disambut dengan berbagai upacara kerajaan⁸.

teks ini hingga diganti dengan huruf / tanda ‘biasa’ yang paling dekat dengan huruf / tanda dalam sumber.

² LGAP 31:[4]30-33 (“*Tellung mpuleng ni [...] naulésai liseq sinrangeng / tennapamarang ati goari*”).

³ LGAP 31:[4]34-35 (“*natimummungi biru paséléq ampuno géssa*”).

⁴ LGAP 39:[6]49-54 (“*parukkuseng pada wennéna / [...] lé sempennéna maddara takkuq*” - “*to natola rajéng alebbirekku*”).

⁵ LGAP 33:[5]13-14. Membicarakan hal ini dengan isterinya ketika Batara Lattuq sudah berada di Tompoq Tikkaq, Batara Guru menanyakan, “di Luwuqkah engkau kehendaki / ia mencari jodohnya / [...] sehingga kelak bangsawan campuran / yang dinaungi payung emas di Luwuq? (*Muélorang gi waé I Luwuq / tudang tarala parukkusenna / [...] narajéng lebbiq mua / nasekkoq pajung mpulaweng ri Luwuq?*)” LGAP 87:[22]1-5

⁶ Sebab menghina para dewa, La Urung Mpressi dan Wé Pada Uleng, kedua *manurung* yang memerintahkan Tompoq Tikkaq, dijatuhkan vonis meninggal dan negerinya dihancurkan, sehingga kedua anak gadisnya membuang diri ke hutan. Tahta dan harta kerajaan diambil bibinya (lht. msl. LGAP 39ff, 89ff, 111). Pada saat To Palanroé menceritakan kejadian ini / Batara Lattuq tiba, kedua gadis itu sudah pulang lagi ke Tompoq Tikkaq, tetapi hidup sengsara di bekas istana orang tuanya.

⁷ LGAP 41:[7]45 (“*longeng lé parukkuseng pada wennéna ri Tompoq Tikkaq*”).

⁸ lht. “1. Perahu”

Sesuai dengan pesan To Palanroé, Batara Lattug berangkat berlayar tujuh hari setelah turunnya perahu-perahu armadanya. Pada pelayaran itu ia singgah di beberapa negeri⁹, di mana ia disambut sebagai keluarga dan diberikan berbagai hadiah yang dapat digunakannya untuk urusan pernikahannya kelak.

Di Tompoq Tikkaq Batara Lattug berhasil dalam meminang salah satu dari kedua gadis pewaris tahta, yaitu Wé Datu Sengngeng. Kakaknya, Wé Adiluwuq, dinikahkan dengan I La Jiriu, seorang sepupu Batara Lattug yang menjelma dari langit. Atas permintaan kedua isteri mereka maka mereka membunuh La Tenrigiling dan Wé Tenrijelloq, “perampas tahta” Tompoq Tikkaq, dengan menggunakan guna-guna, sehingga kekuasaan atas kerajaan itu dikembalikan kepada kedua gadis keturunan dewa-dewi itu.

Setelah berdiam sekian lama di Tompoq Tikkaq, Batara Lattug tak tahan lagi rasa rindunya dan memutuskan untuk pulang ke Luwuq bersama isterinya. Sebelum berpisah, Wé Adiluwuq dan Wé Datu Sengngeng membagi dua segala harta kerajaannya; ribuan perahu disiapkan untuk mengangkut Wé Datu Sengngeng, hartanya dan pengiringnya. Ketika berpisah dari kakaknya, Wé Datu Sengngeng berjanji akan menikahkan anaknya dengan anak pasangan Wé Adiluwuq dan I La Jiriu. Pada pelayaran ke Luwuq, mereka lagi singgah di beberapa negeri¹⁰ di mana mereka disambut dengan baik dan diberikan berbagai hadiah atas pernikahannya.

Sebagaimana diterangkan pada pendahuluannya, dalam tulisan ini saya akan berfokus kepada kedua adegan pelayaran itu serta beberapa peristiwa / hal lain yang berhubungan dengan perkapalan, pelayaran, geografi dan perdagangan.

1 Perahu

Dalam bahasa Bugis kontemporer, kata ‘perahu’ berarti *lopi*; namun, dalam episode pelayaran Batara Lattug kata *lopi* itu hanya muncul beberapa kali¹¹. Kedua kata yang paling umum digunakan untuk menandai sebuah perahu adalah *wakkaq* dan *joncongeng*, oleh penterjemah LGAP diartikan ‘wangkang’ dan ‘perahu’. Kata pertama itu, yang ditulis dengan // dalam naskah, dapat ditranskripsi dengan /wak(k)ɑ(q)/, /wak(k)ang/, /wangka(q)/ dan /wangkang/ – pilihan transliterasi /wakkaq/ berdasarkan entri // dalam kamus Bahasa Bugis karangan Matthes (1874): “(3°. wākka), O.B. = *lopi*. [...] in de La-Gal. gebez.

⁹ lht. “2. Trayek Pelayaran”

¹⁰ lht. “2. Trayek Pelayaran”

¹¹ msl. LGAP 75:[18]36

van bijzonder groote vaartuigen". "Keamatbesaran" kendaraan laut yang digambarkan dalam La Galigo ini menurut Matthes ditandai dengan kata-kata seperti *wâkka-tanêtte* (BUM), 'perahu bak gunung', atau *wâkka-tâna* (idem), 'perahu bak negeri'; perahu yang digunakan Batara Lattug pun dinamakan *Wakkaq Tanété Manurung*¹². Bagaimanapun, kata /wangka/ itu "maybe the earliest Austronesian word for boat"¹³, dan nama tipe perahu dagang historis terkenal Sulawesi Selatan¹⁴, *padewakeng* [BUG //] atau *padewakang* [MAK //], tetap mengandung kata dasar // itu.

Kata kedua, *joncongeng*, "corresponds to the Makassar *joncongeng* [...], still in use in the nineteenth century, at which time it referred to large trading ships"¹⁵, dan Matthes mencatat "// [...] in de bâsa La.-Gal. en Bâwang gebezigd voor vaartuig", dengan menerangkan bahwa "yang sebenarnya dimaksudkan [dengan kata ini] adalah *pipa* [pembuangan air] pada *lôdjang* kendaraan [laut] ini [...] namun sering juga digunakan untuk menandai *keseluruhan* kendaraan itu [terj.pen.]". Berdasarkan keterangan-kerterangan ini kita hanya dapat menyimpulkan, bahwa *joncongeng* adalah sejenis perahu dagang yang agak besar yang digunakan pada abad penulisan LGAP, sehingga pengarangnya sempat melihatnya dan mengetahui namanya.

Pada episode pelayaran Batara Lattug ini terdapat dua armada perahu yang berperanan: Yang pertama terdiri dari perahu-perahu yang diturunkan dari langit bagi Batara Lattug, yang kedua adalah "ribuan"¹⁶ perahu yang dikumpulkan di Tompoq Tikkaq untuk mengantar Wé Datu Sengngeng. Sebagian dari perahu-perahu dalam rombongan Batara Lattug disebutkan dengan nama, pertamanya oleh To Palanroé ketika ia menjanjikannya kepada Batara Guru:

Sembilan hari nanti lamanya, Nak, / setelah engkau kembali dari Boting Langiq / akan muncul di atas air, / engkau lihat perahu besar yang diturunkan, / Mariogaé, La Siang Langiq, Rakka-Rakkaé, / Banynyaq Lompaé, I La Patibo, Anging Laloé / I La Tiwajo, Anging Tangngaé dan Banynyaq Lompaé, / ada seribu perahu pengiringnya. / Sekian pula banyaknya perahu besar pendampingnya, / perahu besar yang *manurung*. / [...] tak terhitung lagi perahu mulia pengiringnya, / perahu emas yang manurung.

Lé naséra matuq wenninna, Anaq, / polému ri Boting Langiq, / narini tallé ri wawo émpong / mutuju mata wakkaq tanété riuloqé, / Mariogaé, La Siang Langiq, Rakka-Rakkaé, / Banynyaq Lompaé, I La Patibo, Anging Laloé / I La

¹² LGAP 61:[14]1; bdg. daftar nama-nama perahu dalam armada Batara Lattug berikut ini.

¹³ Doran 1981:19; hal ini akan dibahas pada bagian lain di bawah ini.

¹⁴ bdg. Lampiran A

¹⁵ Pelras 1996:121

¹⁶ LGAP 303:[91]33

*Tiwajo, Anging Tangngaé, Banynyaq Lompaé, / lé nasésebbu pélapangkuru lé pangatiqna. / Sékua to lé wakkaq loppo lé paddanrenna, / wakkaq tanété manurunggé. / [...] tenribilang ni banawa lebbiq lé parulunna / wakkaq ulaweng manurungé.*¹⁷

Dari kedelapan perahu ini, Batara Guru hanya menyebutkan kembali lima nama ketika ia membagi rombongan pengantar Batara Lattuq¹⁸, dan berikutnya beberapa dari nama-nama perahu itu muncul kembali sekali saja ketika sebagian dari muatannya dibongkar di Tompoq Tikkaq¹⁹. Sebagian besar dari kejadian-kejadian selama pelayaran ditempatkan di atas *Wakkaq Tanété Manurung*, perahu besar Batara Lattuq.

Nama-nama perahu ini menandai sifat-sifat yang diharapkan dari masing-masing perahu: 'Marigogaé', misalnya, artinya 'yang bergembira sekali', 'La Siang Langiq' 'si langit yang cerah', 'Rakka-Rakkaé' 'yang berayun-ayun (di atas ombak?)'. Kata *banynyaq* berarti 'angsa', // terdapat dalam kamus Matthes sebagai "sejenis udang, dalam MAK, *dôwang-bôgo* [terj.pen.]". Nama dua perahu yang lain menandai 'Angin yang Berlalu' dan 'Angin Tengah'. 'Patibo' diterangkan oleh Matthes sebagai "in de hoogte en zoo ergens in- of opgooijen", dan kata 'Tiwajo' disamaartikannya dengan //, "yang lewat dalam sesaat saja hingga hanya terlihat sebentar saja [terj.pen.]", menunjukkan kelajuan perahu yang luar biasa itu.

Selain perahu-perahu yang disebutkan dengan nama, kita masih mendapatkan beberapa kata lain yang berhubungan dengan perahu-perahu tertentu: Pada armada yang mengantar Wé Datu Sengngeng terdapat "dua ribu *pelapangkuru*", sejumlah perahu *binanong* serta "*tuju sebbunna banawa*"²⁰, dan di rombongan Batara Lattuq ikut pula "*nasésebbu pélapangkuru*", perahu-perahu *banawa* "yang tak terhitung jumlahnya" serta perahu-perahu *pangatiq*²¹. Meski kata *pelapangkuru* dan *binanong* tak tercatat dalam Matthes (1874), di bawah entri // (/banawa/) terdapat keterangan "sebuah kendaraan laut yang digunakan untuk mengangkut hewan [terj.pen.]", dan dalam suplemen *Ethnographische Atlas* terdapat gambaran tipe perahu itu. *Pangatiq* bisa diartikan "(perahu) yang memakai *atiq*", suatu kata yang akan saya bahas di bawah ini. Maka, saya berpendapat, bahwa sekian banyak kata lain yang digunakan

¹⁷ LGAP 43:[8]8-20; garis bawah oleh penulis

¹⁸ LGAP 61:[14]1-16; yang disebutkan adalah Tanété Manurung, Mariogaé, La Siang Langiq, Banynyaq Lompaé, Anging Laloé dan Bélo Banawa

¹⁹ LGAP 137:[38]23-26; di sini disebutkan perahu Tanété Manurung, I La Tiwajo, Anging Laloé, Mariogaé, La Siang Langiq, Banynyaq Lompaé, perahu-perahu tipe *pelapangkuru* dan *binanong* serta "Lasareng Mpekkeq perahu pengawal, / Beroang Mpekkeq yang kapit" yang tak disebutkan sebelumnya.

²⁰ LGAP 303:[91]34-48

²¹ LGPA 61:[14] op.cit.

Arung Pancana untuk menandai ‘perahu’ adalah istilah akan tipe-tipe perahu tertentu, yang kini –dan mungkin sudah pada masa Arung Pancana dan Matthes!– sudah tak dipakai dan dikenali lagi.

Pada umumnya, perahu-perahu Batara Lattuq dilukiskan sebagai benda yang amat indah, yang “menerangi laut dan menyinari sungai”²² dengan kegemilangannya. Elemen ‘cahaya perahu’ inilah yang paling banyak digunakan untuk menggambarkan kesan yang ditimbulkannya pada mata yang melihatnya, dan formula “*suloi tasiq tappaq minanga*” tadi terulang-ulang dalam berbagai bentuk – dan didapatkan kembali dalam deskripsi perahu Sawerigading yang “menyinari laut / menerangi samudera / menyinari semua pinggir laut/ asesorisnya Wélenréngngé (*sulo i tasiq tappaq samudda / pellang maeng ngi / wiring mpobaé palikanjonna / Wélenréngngé*).”²³ Gambaran yang mungkin paling lengkap terdapat dari We Adiluwuq ketika ia menerangkan kepada adiknya bentuk perahu yang sedang mendekati pantai Tompoq Tikkaq:

Bagaikan matahari bersinar / bak surya yang sedang merekah dipandang mata / menerangi laut dan menyinari sungai / menyinari seluruh pantai / cahaya tiang emas dan layar sutera / beserta kajangan indah tenda kemilau hiasan perahu itu / *barateng* gading dan cadik emas / dayung kencana serta kalung berukir / mayang kelapa menghiasi pengikat punggung wangkang. / Berjumbai-jumbai melaju ke depan / rajutan beribu hiasan layar.

*Kua mua ni dattia mpellang / tikkaq tarénréq mammula cabbéng rituju mata / suloi tasiq tappaq minanga / mpellang maneng ngi wiring mpobaé / lolosu potto, someq patola / sampano dusiq, lajaq macetti belo wakkaqé / barateng ngkading, atiq ulaweng / wisé tanrajo, géno rirumpang / namajang nioq bélo pangoréq ménéq wakkaqé. / Taddoméng-nroméng lao ri olo / kaiq madduiq buiq-buiqna lé someqé.*²⁴

Cobalah membandingkan keterangan di atas ini dengan yang digambarkan tentang perahu *Wakkaq Tanété Manurung* itu ketika ia berangkat dari Luwuq:

Terkembanglah layar wangkang Tanété Manurung itu. / Bagaikan pelangi dipandang mata, / kembaran layar sutera / dari tiang perahu yang ditegakkan. / Tak ubahnya memandang bulan di tengah langit / kilauan layar sutera yang dikembangkan itu, / wangkang emas yang menuju ke Tompoq Tikkaq, / menerangi laut dan menyinari pinggir pantai / cahaya hiasan perahu *manurung* itu.

Riwakkasana wakkaq tanété manurungngé. / Kua mua ni lé taraué rituju mata / addambangenna someq patola / lolosu pottu riwangungngé. / Lé na-

²² LGAP 69:[16]57/8 (“*suloi tasiq tappaq minanga*”) – baris terjemahan dan baris teks bahasa Bugis berbeda.

²³ Nurhayati 1998:188 [387]13-15

²⁴ LGAP 83:[20]41-51

*samanna kéténg mattengnga langiq rinyiliq, / sompeq patola riwakkasanna / wakkaq ulaweng potanraé ngngi ti Tompoq Tikkaq, / suloi tasiq, tappaq maneng ngi wiring mpobaé, / bélo joncongeng manurungngé.*²⁵

Seperti pada deskripsi kecantikan wanita, perahu dibandingkan dengan pelangi, matahari dan bulan, memakai perhiasan yang mencahayai alam sekeliling, berlayar sutera bersulam – dan, bak istana-istana para keturunan dewa-dewi, ia terbuat dari bahan-bahan mulia: Kata-kata seperti *wakkaq wéroé* ('wangkan emas' [LGAP], secara harafiah 'perahu [yang bercahaya seperti?] kilat'), *joncongeng sodda* ('perahu emas' [LGAP]), dsb. digunakan untuk menggambarkan, dan bagian-bagiannya seperti *atiq* ('katir'), *barateng* ('cadik') atau *lolosu* ('tiang') selalu diberikan atribut seperti *potto* ('emas'), *ulaweng* (idem) atau *ngkading* ('gading'). Akan tetapi, bukan hanya sebagai benda yang dipandang, sebagai kendaraan laut pun perahu-perahu Batara Lattuq bersifat luar biasa. Kecepatan berlayarnya mengajutkan:

Bagai burung beterbangan perahu itu / dibawa oleh layar serta didorong oleh angin, / dibawa oleh ombak dan ditahan oleh badai / [...] belum hancur daun sirih itu / mereka telah melampaui tempat pemasangan belat / para nelayan di Alé Luwuq.

*Kua mua ni lé manuq-manuq luttuq wakkaqé / nabitti lajaq natinroq anging / nawawa émpoq lénaparengi lé marasumpa / [...] ala maressaq lé méraqé / nabbokori wi ri toddang mpelleq / to makajaé ri Alé Luwuq.*²⁶

Terlewatnya tempat perangkap ikan yang dipasang oleh para nelayan di lepas pantai, berulang kali²⁷ digunakan untuk menandai kecepatan perahu yang luar biasa itu – sebelum sehelai daun sirih habis dikunyah, maka armada Batara Lattuq sudah mencapai laut lepas. Hal ini antara lain disebabkan oleh upaya "seribu orang pendayungnya"²⁸ yang "bak sebangsa"²⁹ berdayung untuk mendorong perahu *Wakkaq Tanété Manurung*. Bahkan, jumlah penumpang perahu pun amat luar biasa: Selain seribu pendayung, ketika berangkat dari Luwuq di atas *Wakkaq Tanété Manurung* saja terdapat "sekian pula dayang-dayang pelayannya, ribuan

²⁵ LGAP 63:[14]41-49

²⁶ LGAP 63:[15]1-3, 65:[15]11-13. Formula yang membandingkan kelajuan perahu dengan burung ini terdapat pula dalam deskripsi perahu Sawerigading: "Bagaikan burung-burung / beterbangan perahu ditopang layar / dibawa arus diiringi angin / diantar angin semilir (Kua mua ni lé manuq-manuq / luttuq wakkaqé nabitti lajaq / nawawa émpoq natinroq anging / lé naparengi lé marasumpa)" (Nurhayati 1998:135 [289]9-13)

²⁷ msl. LGAP 75-77:[13]47-48, 329:[100]37-38

²⁸ LGAP 61:[14]16

²⁹ lht. msl. LGAP 75:[18]42-43, 319:[97]14-15. Terjemahan formula "kua mua ni to massimpuang paloangngé / napatuppui gajong sawédi to maégaé" dengan "bagaikan orang yang bersemburan di laut / ditimpa kayuh orang banyak" menurut saya agak keliru, mengingat entri // dalam Matthes (1874): "[...] (2°) O.B. = pong, [...] Masimpoewang, [...] tesamen een stam uitmaken (?) (La-Gal.)"

pelayan lelaki Luwuq, sekian pula pelayan perempuan orang Senri-jawa”³⁰, ditambah lagi dengan “inang pengasuh [...] sebanyak tiga ratus orang / sebanyak itu pula penghulu negeri pendampingnya / ratusan inang pengasuh anak orang kaya / [...] hamba biasa yang banyak”³¹ yang diberikan kepada Batara Lattuq oleh Datu Gima ketika singgah di kerajaannya serta ribuan “*bissu pattudang*”³² pemberian raja Maloku.

Selain jumlah penumpang yang hanya dapat diperkirakan dengan angka “ribuan” itu, perahu-perahu armada Batara Lattuq membawa pula sejumlah besar muatan yang beraneka-ragam: Ketika dibongkar di Tompoq Tikkaq,

Tiga bulan lamanya orang banyak / mengangkut barang, / telah melimpah semua dengan barang-barang / memenuhi negeri di Tompoq Tikkaq / [...] namun tak jua kosong wangkang Tanété Manurung, / I La Tiwajo, Angin Laloé, Mariogaé / La Siang Langiq dan Banynyaq Lompaé. / Ini baru muatan *pélapangkuru* dan *binannongné*, / Lasareng Mpekkeq perahu pengawal, / Beroang Mpekkeq yang kapit.

*Natellung mpuleng lé mapparuru / to maégaé lé waramparang / lébeng meneng ni lé waramparang / ronnang lipué ti Tompoq Tikkaq / [...] tennalob-bang pa Wakkaq Tanété Manurungné / I La Tiwajo, Angin Laloé, Mariogaé / La Siang Langiq, Banynyaq Lompaé. / Ia mua pa nalurengné pelapangkuru, binannongné / Lasareng Mpekkeq maddanrengné, / Beroang Mpekkeq mangatiqé.*³³

Jelaslah, perahu-perahu Batara Lattuq (atau perahu Wélenréngné yang digunakan anaknya Sawerigading ketika melaksanakan pelayaran ke Cina yang digambarkan dengan cara yang sama) adalah ‘perahu hayalan’ saja, barang-barang yang hanya dapat muncul dalam sebuah dongeng mimpi, yang menggiurkan para protagonis (dan para pembaca / pendengar) dengan kegemilangannya dan menakutkan lawannya: “Wangkang yang ada di luar, Paduka / menegakkan bulu roma dan menggetarkan badan”³⁴, berbunyi laporan kedatangan *Wakkaq Tanété Manurung* yang diterima La Tenrigiling, “raja mandul perampas”³⁵ tahta Tompoq Tikkaq, musuh bebuyutan Wé Datu Sengngeng dan We Adiluwuq.

³⁰ LGAP 61:[14]16-19

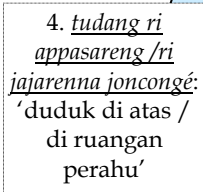
³¹ LGAP 73-75:[60]9-14

³² LGAP 77:[19]19

³³ LGAP 137:[38]16-28

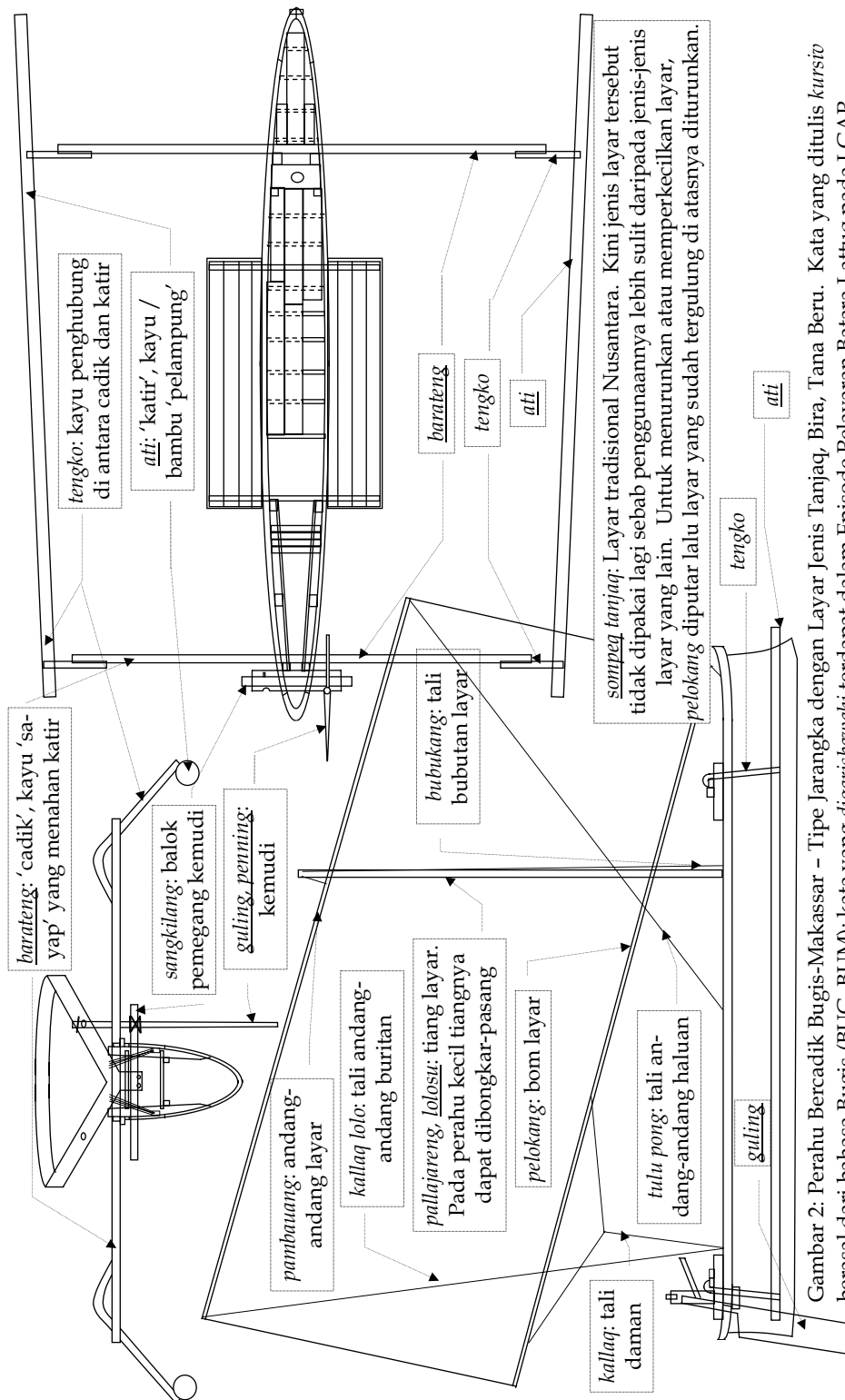
³⁴ LGAP 95:[25]5-6; 97:[25]25-26 (“*Wakkaq saliweng, puang ponratu / pakerrang mpulu, paténré alé.*”)

³⁵ LGAP 101:[27]14



Jadi – apakah ada ‘kebenaran’ yang dapat kita garap dari deskripsi-deskripsi perahu yang demikian? Salah satu formula yang terulang-ulang dalam LGAP menggambarkan cara menaiki sebuah perahu “Meniti cadik emas dan melangkahi *barateng* gading (*lété ri ati potto, cékkai barateng ngkading*)”³⁶, sering didahului oleh “menaiki tangga perahu [emas] (*tuppu adénéng joncongeng [sodda]*)”³⁷. Tamu-tamunya kemudian secara langsung dapat duduk bersama dengan awak perahu tanpa melewati sebuah pintu atau memasuki sebuah kamar; adanya ruangan didalam lambung hanya muncul bila para protagonis ingin melakukan hal-hal yang bersifat agak pribadi seperti mandi atau mengganti pakaian³⁸ meski tiada kata tertentu yang menandai ruangan itu (gambar 1). Berdasarkan formula ini, saya cenderung menyimpulkan bahwa yang digambarkan dalam LGAP adalah perahu bercadik: Dalam bahasa Bugis, ‘cadik’ berarti *barateng*, dan ‘katir’ disebut *atiq* (bdg. gambar 2) – kesalahan yang terjadi dalam terjemahannya dapat kita mengerti mengingat

³⁸ msl. LGAP 95:[24]41-42 (Batara Lattuq mandi “*ri pémpolanna joncongengnge*”); 103:[27]31-32 (“*jajarennna joncongengnge*” digunakan untuk ganti pakaian)



Gambar 2: Perahu Bercadik Bugis-Makassar – Tipe Jarangka dengan Layar Jenis Tanjaq, Bira, Tana Beru. Kata yang ditulis *kursiv* berasal dari bahasa Bugis (BUG, BUM); kata yang *digarisbawahi* terdapat dalam Episode Pelayaran Batara Lattuaq pada LGAP

bahwa peristilahan perkapalan dan pelayaran tradisional ‘tak biasa’ bagi kebanyakan orang yang bukan pelaut atau nelayan³⁹. Lagi, perahu-perahu dalam LGAP dilabuhkan di tepi sungai dengan “menyangkutkan cadik [sebenarnya ‘katir’ – lht.d.a., pen.] pada pohon *padada*”⁴⁰, artinya, katirnyalah yang merapat ke darat, sehingga untuk naik ke geladak perlu “*cakkai barateng*” sebelum kita bisa sampai. Cara melabuhkan dan menaikinya yang demikian sangatlah biasa dan logis bagi sebuah perahu bercadik.

-Sebenarnya, gambaran perahu di dinding Candi Borobudur yang berasal dari suatu masa yang biasanya disamakan dengan ‘Zaman La Galigo’ memperlihatkan perahu-perahu yang memakai layar jenis *tanjaq* dan cadik serta katir⁴¹, dan Nooteboom menyimpulkan, bahwa meski di Java sudah “sedjak lama” tak lagi terdapat perahu-perahu berukuran besar yang memakai cadik dan layar *tanjaq*, tipe ini “serupa dengan jang umum dipakai orang di Sulawesi Selatan beberapa waktu jang lalu”⁴². Menurut Pelras (1996:68ff), perahu-perahu ‘Zaman La Galigo’

appear from their descriptions to have been very similar to those of ninth-century Java or Srivijaya [...]: they are big boats with double outriggers presumably made of giant bamboo stems; to come aboard one had to step on the outrigger boom. [...] The keel seems to have been made out of a huge tree-trunk, hollowed out as for a dugout canoe and supplemented with side planks, [...] steering was by means of lateral rudders.

Sebagaimana diterangkan oleh Pelras, perahu-perahu bercadik Sulawesi Selatan sampai kini pada umumnya didasarkan atas ‘lambung batangan’, artinya, sebatang kayu besar yang dilubangi dan ditingkatkan dengan papan-papan tambahan. Meski dalam episode pelayaran Batara Lattuq-tak terdapat keterangan lebih lanjut tentang bentuk lambung, perahu Wélenréngngé yang digunakan Sawerigading terbuat dari satu batang pohon saja⁴³, dan perahu itupun memakai cadik dan katir (bdg. c.k.36).

Riset telah membuktikan, bahwa alat angkutan utama Suku-Suku Austronesia, yakni perahu bercadiknya, terdapat sepanjang jalur migrasi mereka dari Madagaskar di bagian barat sampai ke pulau-pulau Polinesia di bagian timur wilayah yang dihuni oleh masyarakat-masyarakat

³⁹ Bahkan sekian banyak kamus –baik kamus bahasa Indonesia, bahasa-bahasa daerah, atau kamus bahasa-bahasa asing ↔ bahasa daerah / Indonesia– mengacaukan arti kedua istilah bahasa Indonesia itu: E.g., dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, edisi II, 1997, ‘cadik’ disamakan dengan ‘katir’.

⁴⁰ LGAP 93:[24]23 (“*pasappé atiq ri padadae*”); bdg. Nurhayati 1998:284[563]15-16: “menyandarkan perahu di pohon padada (*pasappé atiq ri padadae*)”

⁴¹ Lht. msl Nooteboom 1951, Erp 1923

⁴² Nooteboom 1951:tnp.hl.

⁴³ Enre 1999:465ff

yang memakai bahasa-bahasa Austronesia itu. Kemungkinan wilayah Sulawesi merupakan salah satu pusat utama penyebaran tipe ‘perahu bersayap’ ini: Dari perbandingan beberapa pola konstruksi dan teknik pembuatannya Doran (1981:91) menyimpulkan, bahwa “an Indonesian centre of boat complexity at ... perhaps 1000 to 500 BC in the vicinity of Sulawesi is a reasonable hypothesis at this stage of knowledge”. Secara geografis wilayah Nusantara Timur dan Pilipina Selatan merupakan ‘pintu utama’ bagi Suku-Suku Austronesia untuk memasuki kawasan Pasifik, dan beberapa penemuan linguistik kelihatan dapat memperkuat anggapan ini: Misalnya, dalam penelitiannya tentang morfologi beberapa bahasa Sulawesi dan Polinesia, Kähler (1951) telah membuktikan kesamaan-kesamaan yang menonjol⁴⁴. Maka, kita tak usah heran bila dalam deskripsi-deskripsi perahu dalam LGAP terdapat bagian-bagian yang menunjukkan pada tipe perahu bercadik.

Suatu formula lain menerangkan cara memulai berlayar:

Maka jangkar emas [secara harafiah: kabel jangker – pen.] diangkatlah,
/ kemudi kencana diturunkan pula. / [...] To Pananrang dan To
Sinilélé memerintah untuk mendirikan tiang / lalu dikembangkan
layar sutera beraneka ragam.

*Nariwataq na renreng katié / mupakkonyonyo ni penning lakkoé / [...] Map-
pangara ni To Pananrang, To Sinilélé mpangung lolosu / nariwakkasang
sompq patola tessérupaé.*⁴⁵

Sebaliknya, bila berlabuh, mereka “menurunkan layar, merebahkan tiang (*mattolé sompeq, rebba lolosu*)”⁴⁶, dan kemudian menurunkan jangkar atau merapatkan perahu ke pinggir sungai. Dari deskripsi-deskripsi yang demikian saya cenderung menyimpulkan bahwa perahu-perahu yang menjadi teladannya sebenarnya tak terlalu besar: Tiang dan layarnya cuma satu, memasuki sungai untuk berlabuh atau berangkat berlayar tak begitu rumit, dan –sebagaimana disebutkan di atas– tak terdapat tanda adanya kamar-kamar di dalam perahu yang cukup besar untuk menjamu tamu. Memang, tak mungkin tiang sebuah perahu besar dibongkar-

⁴⁴ Bagaimanapun, penelitian-penelitian yang membahas tipologi dan pola konstruksi perahu-perahu bercadik di kawasan Oseania sampai sekarang lebih berorientasi ke kawasan Mikro- dan Polinesia (lht misalnya Frederici 1912, Nooteboom 1932, Hornell 1920, Haddon&Hornell 1935, Doran 1972, 1981), dan saya hanya mengenali karangan Frederici (1912), Hornell (1920) dan Nooteboom (1932) yang secara luas membahas tipologi perahu-perahu bercadik di Indonesia.

⁴⁵ LGAP 319:[97]10-12, 18-19; bdg msl 67:[16]11-12, 327:[100]24-26: membangun tiang, mengangkat jangkar emas, / menurunkan kemudi kemilau / lalu dikembangkan layar sutera (*mpangung lolosu lé nariwataq denreng katié, / naripakkonyonyong guling lakkoé, / nariwakkasang sompeq patola*). Dalam Episode Pelayaran Sawerigading terdapat formula-formula yang hampir serupa, msl. Nurhayati 1998:282[560]26-27, [561]1-2: “*lé nariwatang renreng katié / na ripakkonyonyong mpenning lakkoé / lé nariwangung lolosué / nariwakkasang lajaq macettiq.*”

⁴⁶ LGAP 321:[98]2

pasang begitu saja, dan menurunkan sebatang kemudi gede pun tak gampang – dan di atas perahu yang besar pasti terdapat kamar-kamar yang beraneka-ragam. Bahkan, ketika Batara Lattug melewati “Jawa Timur”, Sri Raja Jawa yang ingin menemuinya dapat “cepat memerintahkan / menurunkan perahu dan mengapungkan wangkang”⁴⁷, dan Batara Lattug sendiri menyebutkan bahwa “kita turunkan perahu dan kita merantau dan berlayar”⁴⁸.

Menurunkan atau –lebih tepat– mendorong perahu dari darat ke laut, lalu mendirikan tiangnya, memasang kemudi dan mengembangkan layarnya adalah rangkaian pekerjaan yang biasa untuk memulai melayarkan sebuah perahu bercadik, dan saya berpendapat bahwa Arung Pancana Toa (dan pendahulunya) mencontohkan deskripsi-deskripsi ini kepada perahu-perahu berukuran kecil yang digunakan nelayan. Sebenarnya: Mana mungkin perahu-perahu seukuran “gunung” atau “negeri” dapat diturunkan dari pangkalannya di darat pada sesaat saja? Bagaimana tiang dan kemudi sebuah perahu raksasa yang dapat ditumpang ribuan orang serta memuat kargo yang dalam waktu tiga bulan belum habis dibongkar dapat dipasang dalam sekejap saja? Menurut saya, deskripsi *Wakkaq Tanété Manurung* dan ‘perahu-perahu mimpi’ lainnya yang berperan dalam LGAP hanya hayalan saja yang diwarnai oleh kenyataan tipe-tipe perahu bercadik berukuran kecil yang sehari-hari dilihat oleh para pengarangnya.

2 Rute Pelayaran

‘*Masompeq na tallajari*’, ‘merantau dan berlayar’, dalam LGAP berarti bergerak dalam “a common socio-cultural sphere”⁴⁹ yang melingkupi tempat-tempat yang sama latar-belakangnya: Pada semua negeri yang dilewati Batara Lattug pada pelayarannya ke Tompoq Tikkaq digunakan bahasa Bugis dan terdapat kebudayaan serta adat-istiadat yang sama dengan Luwuq. Bahkan, para pemimpin negeri-negeri itu mengakui hubungan darah dengan keluarga ningrat istana Waréq, dan menerima Batara Lattug sebagai “pemilik negeri” yang ingin diajak singgah demi “kembali ke negeri asal[mu]”⁵⁰ sendiri. Jadi, meski pelayaran Batara Lattug menurut LGAP memakai waktu sekitar tiga sampai lima bulan⁵¹, ia

⁴⁷ LGAP 343:[105]36-37 (“*Tijjang masigaq Datunna Jawa maseng pangara / muloq joncongeng, paonang mpakkaqna*”)

⁴⁸ LGAP 91:[23]43 (“*tatenroiang wakkaq tasompeq lé tallajari*”), lht. juga LGAP 107:[28]44

⁴⁹ Pelras 1996:68

⁵⁰ msl., LGAP 71:[17]22 (“*punna lipué ngaré palaéq ri Alé Gima*”), 28 (“*talao polé ri lolangemmu*”)

⁵¹ Jangka waktu yang disebut dalam LGAP untuk perjalanan ke Tompoq Tikkaq dan perjalanan pulang-pulang berbeda – lht. di bawah ini.

tak meninggalkan suatu kawasan yang masih tetap berkebudayaan Bugis dan dipimpin oleh suatu kaum bangsawan yang –seperti para ningrat di Luwuq– berketurunan langsung dari dewa-dewi pantheon La Galigo.

Sebagaimana disebutkan di atas, kebersamaan dalam derajat kebangsawanan inilah menjadi alasan pelayaran Batara Lattuq: Ketika membicarakan hal ini dengan isterinya, Batara Guru menanyakan, “di Luwuqkah engkau kehendaki / ia mencari jodohnya / [...] sehingga kelak bangsawan campuran / yang dinaungi payung emas di Luwuq?”⁵². Menurut informasi yang terdapat dalam bagian LGAP ini, keturunan dewa lain hanya terdapat di Tompoq Tikkaq dan di Wewang Nriuw⁵³ – sedangkan menurut Enre (1999) dan Pelras (1996:85), “the various dynasties in Luwu’, Cina, Tompo’tikka, Wadeng, Senrijawa, Wéwang Nriuw’, Gima and Jawa” adalah anak-cucu dewa-dewi, suatu pernyataan yang sinkron dengan status raja Gima dan Jawa yang mengaku sebagai keluarga ketika dikunjungi Batara Lattuq. Pertentangan-pertentangan ini menandai, bahwa kita tidak menghadapi suatu *Weltbild* yang logis, tetapi sebuah dunia yang didasarkan atas keperluan cerita yang ingin dituturkan: Menurut Pelras⁵⁴,

in this undated past, Central and South Sulawesi are dominated by three leading powers: Wéwang Nriu’, Luwu’ and Tompo’tikka, each of which appears to control one of the three areas which remain of strategic importance. Even now, in bissu hymns the totality of Earth is symbolized by (western) Wéwang Nriu’, (central) Luwu’ and (eastern) Tompo’tikka, while Silaja’ (Selayar), guarding the south-western access route to Luwu’, and Wolio (Buton), guarding the south-eastern route, are generally named in parallel verses.

Enre (1999:105ff) membagikan tempat-tempat yang disebutkan dalam Epos La Galigo dalam empat kategori: (1), “tempat yang menurut sebutannya [...] masih dikenal hingga sekarang”, seperti “Gima, Maloku, Samang dan Taranti”⁵⁵; (2), “negeri yang letaknya dapat diperkirakan [...] berdasarkan jalan cerita, [...] kemiripan ucapannya atau [...] cerita rakyat setempat”, hingga “termasuk golongan ini, ialah Wéwanriu, Tompokitikâ, Sawamméqga, Wadeng dan Sunra”⁵⁶; (3) “negeri yang juga dikenal sekarang, tetapi mengingat logika cerita, kebenarannya sangat diragukan”⁵⁷, yakni Mekka dan Kelling; (4) “negeri yang sukar

⁵² LGAP 87:[22]1-5 (“Muélorang gi waé I Luwuq / tudang tarala parukkusenna / [...] narajéng lebbiq mua / nasekkoq pajung mpulaweng ri Luwuq?”)

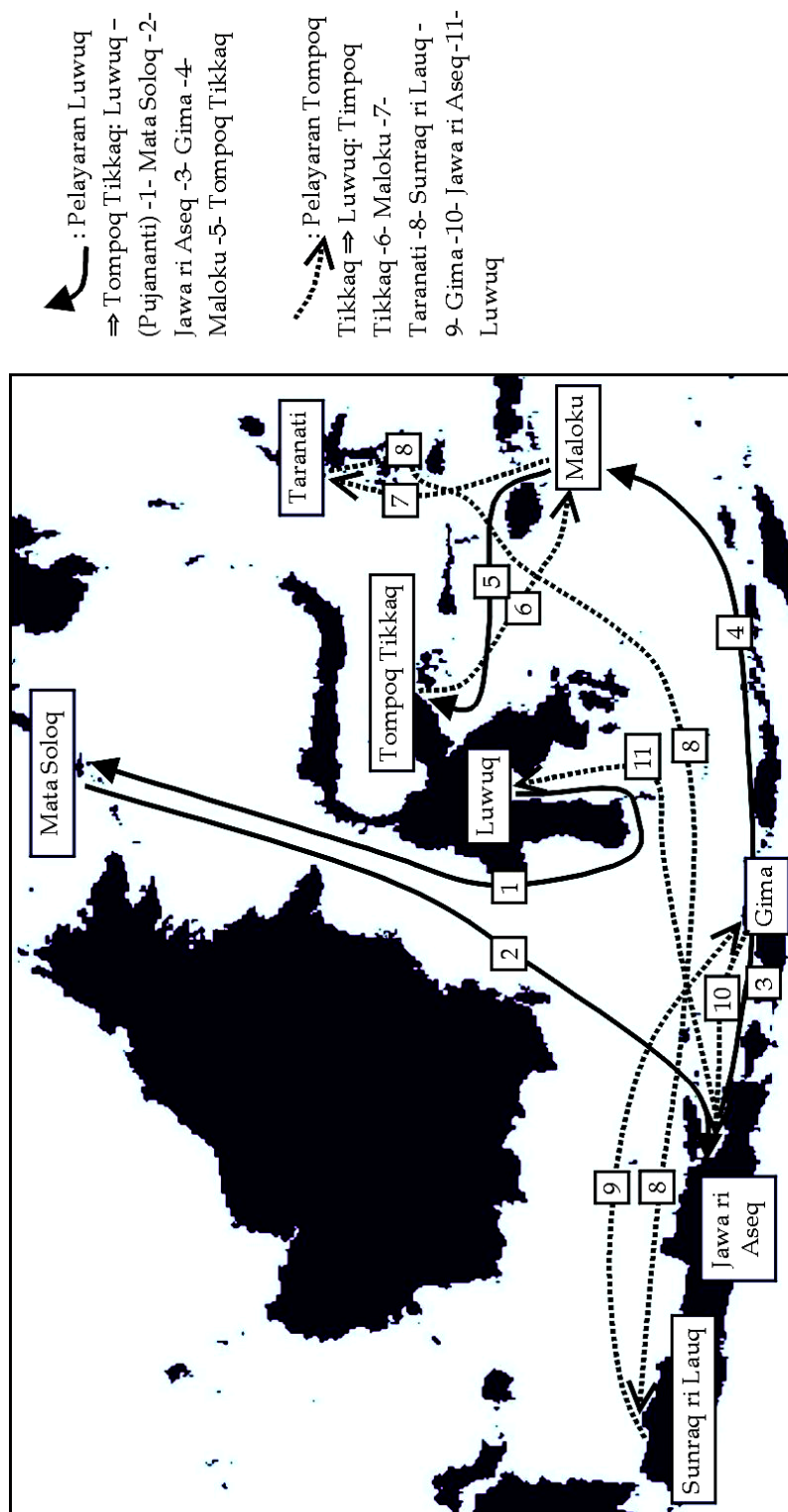
⁵³ LGAP 33:[5]13-14

⁵⁴ 1996:65, berdasarkan Hamonic, G. 1987: *Le langage des dieux*. Paris

⁵⁵ Enre 1996: 107

⁵⁶ *ibid.*

⁵⁷ Enre 1996:110; tempat-tempat ini tak berperan dalam episode yang dibahas dalam makalah ini.



Gambar 3: Trayek Pelayaran Batara Lattuq diproyeksikan atas peta Enre 1999:115; bdg. juga gambar 4

diidentifikasi [...], tetapi menurut jalan ceritanya diperoleh kesan⁵⁸ mengenai letaknya. Dari kategori keempat ini hanya Mata Soloq disebut dalam Episode Pelayaran Batara Lattuq.

Secara harafiah, Tompoq Tikkaq, tujuan pelayaran Batara Lattuq, berarti '[Tempat] Matahari Terbit', dan dari makna ini kebanyakan penulis⁵⁹ yang membahas latar geografis tempat-tempat kejadian La Galigo menyimpulkan, bahwa negeri itu seharusnya terletak di arah Timur dari Luwuq sehingga memposisikannya di daerah Banggai (Enre 1999), Sulawesi bagian Tenggara dan Timur atau Kalimantan Timur (Pelras 1996). Namun, bagi saya, agak mustahil mencari letak geografis Tompoq Tikkaq (dan sekian banyak tempat lain yang disebutkan dalam La Galigo!): Bila kita memproyeksikan trayek pelayaran Batara Lattuq ke kerajaan itu ke atas peta yang dihasilkan Enre dari melacak dan memperkirakan lokasi-lokasi kejadian dalam Episode Pelayaran Sawerigading, terdapat sebuah trayek yang sama sekali tak bisa diterima akal (lht. gambar 3). Dalam teks LGAP para pelaut *Wakkaq Tanété Manurung* sendiri sebenarnya tidak mengetahui letaknya Tompoq Tikkaq, dan baru mendapatkannya setelah melewati Maluku dan

Tiba-tiba muncullah buaya / mengulurkan jari kanannya, / menunjukkan
jalan yang harus dilalui / menuju ke Tompoq Tikkaq.

*Naompoq mua punnaé liu / mampérang ngi jari kananna, / najjellokang ngi
laleng riola / mattuju lao ri Tompoq Tikkaq.*⁶⁰

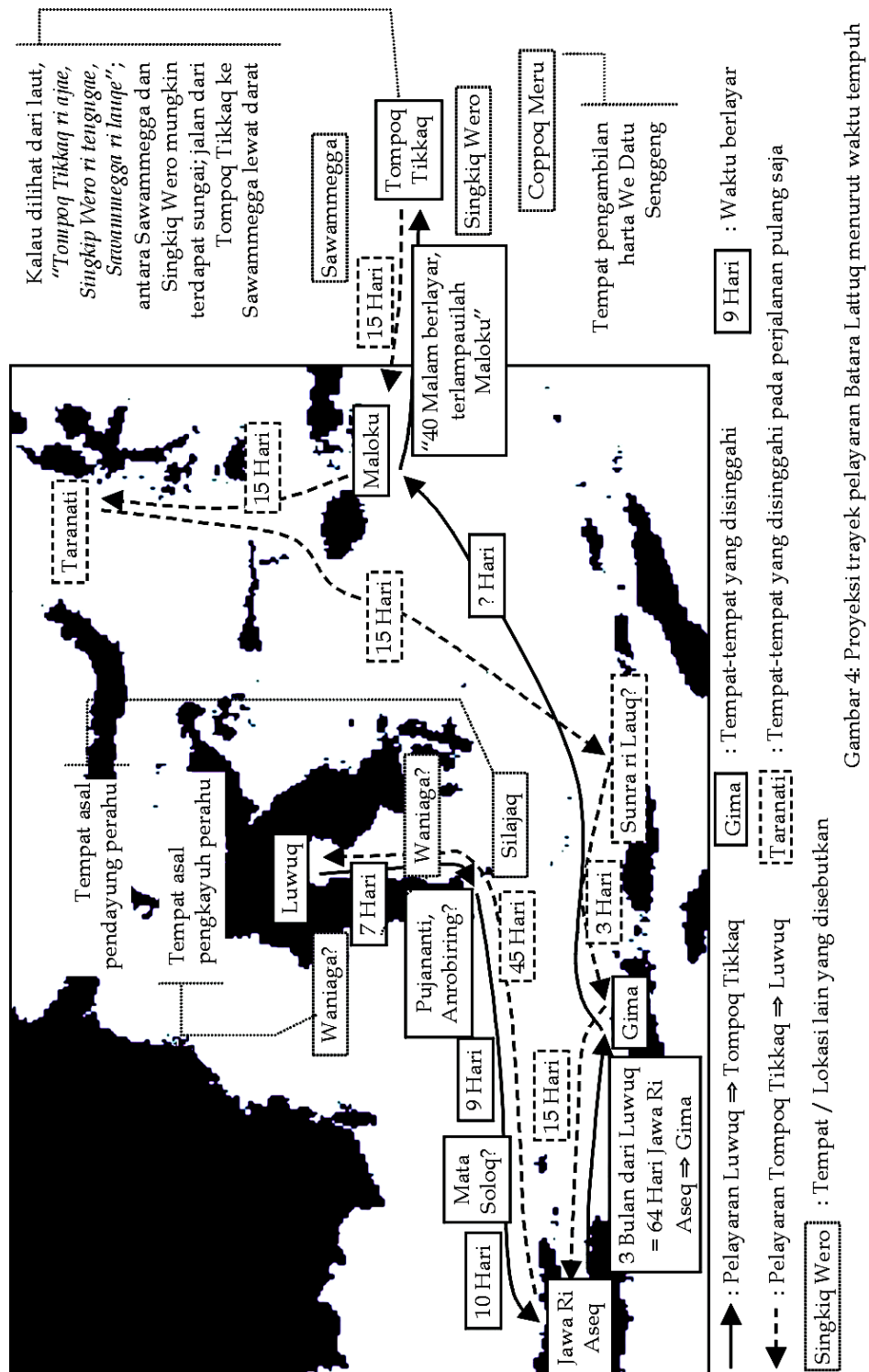
Pada gambar 4 terdapat suatu proyeksi route pelayaran yang didasarkan atas percobaan saya untuk 'melogikakan' pelayaran Batara Lattuq berdasarkan letak beberapa tempat yang dapat dianggap 'pasti' (Jawa, Gima, Maluku dan Taranati – kategori (1) Enre) dan haluan serta waktu tempuh armadanya. Percobaan ini pun tak dapat memuaskan: Misalnya, mengapa perjalanan Luwuq ⇒ Jawa ri Aseq dapat ditempuh dalam 26 hari, termasuk persinggahan di Pujananti dan Mata Soloq, sedangkan waktu pulanginya memakan waktu 45 hari? Mengapa dari Jawa ri Aseq ke Gima Batara Lattuq memerlukan 64 hari, sedangkan sebaliknya hanya 15 hari?

Bila kita mau memaksakan suatu penjelasan, hal ini mungkin disebabkan oleh arah angin yang perlu dilawan pada masing-masing pelayaran ini: Seandainya pelayaran ke dan dari Tompoq Tikkaq diadakan pada waktu Musim Timur, armada Batara Lattuq dapat bergerak dengan cepat ke Barat, tetapi hanya dengan lamban akan dapat berlayar ke arah Timur. Sepintas-lalu hal ini memang dapat menerangkan perbedaan waktu

⁵⁸ Enre 1996:113

⁵⁹ Enre (op.cit.:105ff) dan Nurhayati (1998) menyebutkan serangkaian sumber (terutama asal Belanda) yang tak tersedia ketika saya menulis makalah ini.

⁶⁰ LGAP 79:[19]37-40



Gambar 4: Proyeksi trayek pelayaran Batara Lattug menurut waktu tempuh

Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan di atas, maka terpaksa kita mengambil kesimpulan yang sama dengan masalah 'perahu-perahu Zaman La Galigo': Pelayaran ini hanya sebuah 'perjalanan mimpi' saja yang tak dapat dibuktikan dengan kenyataan geografis atau meteorologis. Latar tempat-tempat yang 'diidentifikasi' melalui pelacakan pelayaran Sawerigading yang terkenal itu sama sekali tak bisa disinkronkan dengan perjalanan Batara Lattuq, sehingga kita seharusnya mempertanyakan semua percobaan merancang "sebuah geografi Nusantara berdasarkan La Galigo"⁶² atau "toponimi sebahagian Nusantara menurut Galigo"⁶³ yang dibuat selama ini. Yang digambarkan dalam La Galigo adalah suatu dunia yang berpusat pada Kerajaan Luwuq dan kebudayaannya, yang bermaksud untuk mengglorifikasikan kejayaan kerajaan itu sebagai 'pusar dunia (Bugis)' tanpa mendasarkannya atas kenyataan dunia riil.

Singgahlah kemari, Opu[nna] Luwuq, di negerimu / engkau masukkan ke dalam perut / hasil tanahmu di Pujananti.

Kasihlanilah daku, Opu[nna] Luwuq, / engkau singgah di sini di
negerimu, / minum air tawar yang dingin, / engkau masukkan ke
dalam perut / hasil tanahmu di Jawa Utara.

⁶⁴ LGAP 65:[15]33-35

*Amaséang ngaq, Opunna Luwuq, / muléppang mai ri lolangemmu, / minung
uáé lawi macekkéq, / muparisi wi ri laleng kati / lengngé tanamu ri Jawa ri
Aseq.⁶⁵*

Dari semua negeri yang dikunjunginya, Batara Lattuq menerima sambutan terbaik di Gima. Ketika mendengar siapa yang menumpangi perahu besar yang masuk ke dalam muara sungai di Gima, La Tenritattaq, Sri Datuk Gima,

*hanya tertawa / membuka mulut sembari berkata, / “Rupanya pemilik
negeri di Alé Gima / yang sedang berlabuh di negerinya, / sungguh
bodoh kami yang gegabah tak memperhatikannya. / [...] Naiklah ke-
mari di darat, Anakku, / kembali ke negeri asalmu / [...] engkau naik
ke darat, Anakku, di negerimu sendiri / minum air tawar yang dingin,
/ engkau masukkan dalam kerongkongan / hasil tanahmu di Gima.”*

*mécawa mua Le Tenritattaq / mpukkaq timunna ronnang makkeda / “Punna
lipué ngaré palaéq ri Ale Gima, / lé mappaddampeng ri lolangenna, /
tabongngoq siddi marakka-rakk temmappémagga. / [...] Énréq ko mai anaq,
mattanang, / talao pole ri lolangemmu / [...] muénréq mai, Anaq, mattanang
ri lolangemmu, / minung uáé lawi macekkéq, / muparisi wi ri laleng kati, /
lengngé tanamu mai ri Gima.”⁶⁶*

Batara Lattuq diakui sebagai “kemanakanku”⁶⁷, dan Datuk Gima itu ingin mengadakan upacara-upacara kebesaran untuk menyambut kedatanganannya serta menyediakan sejumlah besar hadiah⁶⁸, bahkan mengaku sanggup untuk “menanggung mahar orang Selliq pemberianmu / hadiah berupa sarung sutera merah”⁶⁹. Bagaimanapun, baik di sini maupun di tempat-tempat lain Batara Lattuq tak naik ke darat, tetapi menerima penghulu masing-masing negeri itu di atas perahunya saja dan dengan sopan menolak bila diajak singgah lebih lama: Pada pelayaran ke Tompoq Tikkaq ia ingin cepat “berlayar [untuk] menggapai cita-citaku”⁷⁰, pada perjalanan pulang ke Luwuq ia “minta maaf karena tak singgah / sebab sudah lama sekali daku tinggalkan / negeri indah tempat daku dibesarkan. / Ayah bundaku tinggal / menunggu berlabuhnya perahu tumpanganku.”⁷¹ Kepada Sri Datuk Gima ia malah ucapkan: “Janganlah, tuanku, / merasa berkecil hati / karena hamba tak singgah

⁶⁵ LGAP 69:[16]26-30; formula-formula yang serupa terdapat sebagai sambutan pada semua persinggahan Batara Lattuq.

⁶⁶ LGAP 71:[17]20-24, 27-28; 73:[17]55-58

⁶⁷ LGAP 73:[18]8

⁶⁸ lht. hlm. 8

⁶⁹ LGAP 73:[17]59-60 (“na iaq sia lé tujuang ko sompa to Selliq, wéré kettimmu, / pangaluwareq tenribilammu”)

⁷⁰ msl. LGAP 73:[18]5, 77:[19]14

⁷¹ LGAP 331:[101]20-23 (“Naé massimang sa naq telleppang / apaq malaleng kéténg ni mai kubokorinna / lipu malaka riwekkereku, / tudang ro mai ncajianngé ngngaq / mata-mata i sore joncongeng ripolaleku.”)

menginjak negeri. / Siapatah lagi jadi sandaran hatiku / kalau bukan tu-
 anku?"⁷². Di Jawa Batara Lattuq hanya singgah sebentar sekali untuk
 ambil air saja, sehingga

sejenak La Tenriullé [Raja Jawa – pen.] terperangah / karena orang be-
 sar itu tidak singgah. / Raja Jawa berdiri cepat memerintahkan /
 menurunkan perahu dan mengapungkan wangkang / lalu mereka naik
 bersama rombongan / membawa harta benda / dan dayang-dayang
 sebagai persembahan. / [Bahkan! – pen.] Semua negeri yang pernah
 disinggahi perahu / menyusul semua membawa persembahan banyak
 ke Alé Luwuq.

*Alingangang La Tenriullé / téana léppang to marajé. / Tijjang masigaq Da-
 tunna Jawa naseng pangara, / muloq joncongeng, paonang mpakkaqna / pada
 tonang sipajjoareng / natiwiq to i lé waramparang, / bissu pattudang pappac-
 cellaqa. / Sining gangkanna nasappéié atiq lipunna / marola maneng tiwiq
 panyinyiwi ketti maéga ri Alé Luwuq.*⁷³

Jadi, pelayaran Batara Lattuq bukanlah suatu sebuah perjalanan di dunia
 fisis, tetapi sebuah perjelajahan dunia politik: Dengan menggambarkan
 cara penerimaan armada Luwuq yang demikian, LGAP mengeluarkan
 sebuah *statement* diplomati, yakni suatu gambaran *status quo* politik luar
 negeri kerajaan Luwuq – menurut sudut mata Luwuq, tentu. Semua raja
 yang dikunjungi secara simbolis menyerahkan negerinya kepada Batara
 Lattuq, dan Gima dan Maluku secara eksplisit memberikan ‘sumbangan’
 ketika armadanya lewat pada pelayarannya ke Tompoq Tikkaq, suatu
 tanda kertertundukan; negeri-negeri lain menyediakan ‘persembahan’
 atas pernikahannya pada perjalanan pulang serta kirim utusan negara ke
 Luwuq, dan dengan ini sekurang-kurangnya menandakan ‘hubungan
 kebersahabatan’ yang mendalam. Hubungan historis Sulawesi Selatan
 dengan ‘Gima’ (Bima / Sumbawa) sangat erat, dan kontes kekuasaan
 antara kerajaan-kerajaan Sulawesi Selatan dan kesultanan Ternate dan
 Tidore atas pulau-pulau penghasil rempah-rempah di Indonesia Timur
 selama ratusan tahun menjadi momentum percaturan politik utama di
 kawasan ini⁷⁴. Posisi kerajaan-kerajaan lain terhadap Luwuq agak susah
 dinilai: Bertentangan dengan *political geography* yang digambarkan dalam
 LGAP, dalam *Nagarakertagama* Luwuq dan sekian banyak kerajaan Su-
 lawesi lainnya disebutkan sebagai “tributaries of the powerful east Java-
 nese kingdom of Majapahit”⁷⁵.

⁷² LGAP 339:[104]17-21 (“Ajaq mua na, puang ponratu, / mupotassittaq ininnawa i / ri
 telléppakku léjjaq lolangeng. / ala inai naposanréseng nawa-nawakku / lé tennaidiq, puang
 ponratu.”)

⁷³ LGAP 343:[105]34-43

⁷⁴ lht. msl. Andaya 1981, Mattulada 1990(1991), Ricklefs 1991(1998)

⁷⁵ Pelras 1996:66

Selain pandangan Luwuq (atau lebih baik, pandangan para cendekiawan Bugis yang mengarah dan mewariskannya) terhadap situasi politik Nusantara, kita dapat pula menggarap beberapa elemen yang dianggap sebagai unsur utama sebuah negeri 'Zaman La Galigo'. Semua tempat yang disinggahi armada Luwuq terletak pada suatu muara sungai (*minanga*) yang tak begitu jauh dari pusat kerajaan yang terletak di hulu sungai itu: Msl., ketika mendekati Tompoq Tikkaq Batara Lattuq "merapatkan perahu emas / yang ditumpangnya di Sawammégga"⁷⁶, dan utusan-utusnya yang ia kirim harus berjalan kaki dari perahu sampai ke istana kedua "anak yatim" itu – jaraknya pasti tak begitu jauh, sebab Wé Adiluwuq dapat melihat perahu *Wakkaq Tanété Manurung* dari rumah (bdg. hl.2), dan Wé Datu Sengngeng dapat "mendengar ratapan [...] / arah ke timur / di sekitar Sawammégga"⁷⁷ ketika La Tenrigiling meninggal akibat guna-guna Batara Lattuq dan I La Jiriu. Tempat ketiga yang disebutkan, Singkiq Wéro, harus dilewati pada perjalanan ini; namun, berdasarkan beberapa elemen dalam cerita ini tertinggal kesan, bahwa Sawammégga berada di seberang sungai dari letak istana Tompoq Tikkaq⁷⁸. Jadi, di sini pun gambaran geografisnya tak tepat, sehingga yang dapat kita simpulkan adalah adanya sebuah permukiman pada suatu muara sungai yang digunakan sebagai "tempat berlabuhnya perahu"⁷⁹, sebuah "pelabuhan yang tak pernah sunyi"⁸⁰ – sifat umum dan utama dari semua negeri yang dikunjungi Batara Lattuq.

Sifat inilah yang dapat menjadi kontribusi utama LGAP dalam percobaan rekonstruksi 'geografi La Galigo': Kita dipertemukan dengan sebuah dunia berkebudayaan Bugis, yang terdiri dari sekian banyak permukiman yang terletak "on hilltops above either a river or an estuary with a landing stage"⁸¹, "the ideal place to control trade carried along the river between the coast and the inland domains"⁸²; "consequently, nearly all journeys were made by boat"⁸³. Meski terdapat nama-nama daerah yang

⁷⁶ LGAP 87:[22]13-14; ketika ditanya tentang keadaan negeri yang dilihat dari laut, seorang nelayan menerangkan: "*la na pole riasengngé ri Tompoq Tikkaq lé ri ajaé, / ri Sawammégga ri lauqé, / ri Singkiq Wéro lé ri tengngaé.*" (LGAP 89:[23]1-3). Terjemahan "Tompoq Tikkaq di sebelah barat, / Sawammégga di sebelah timur, / Singkiq Wéro di tengah" agak kurang tepat, mengingat bahwa /   / diartikan oleh Matthes sebagai "tak lain daripada pedalaman, atau sebelah darat [terj.pen.]", bertolak belakang dengan /   /, "sebelah laut".

⁷⁷ LGAP 271:[80]30-33 ("*Wating kutuling [...] / Lé marilauq mai sammenna, / kua tujunna ri Sawammégga*"). Mengenai keterangan arah *marilauq* lht. c.k.76.

⁷⁸ Meski jaraknya dekat, interaksi langsung di antara kedua istana di Tompoq Tikkaq dan di istana di Sawammégga kurang, dan keduanya bisa mengontrol tempat berlabuh.

⁷⁹ Msl. LGAP 331:[101]30: "*appasareng joncongengné*"

⁸⁰ Msl. LGAP 343:[105]31: "*ri ujung tana rappekeng ncawa temmalinoé*"

⁸¹ Pelras 1996:78

⁸² Caldwell 1995:tnp.hl.

⁸³ Pelras, op.cit.

kelihatannya berada di luar Sulawesi, letaknya tak dapat dipastikan, dan dari segi kebudayaannya semua negeri itu adalah kerajaan Bugis-Luwuq atau termasuk *sphere of influence* budaya Bugis-Luwuq yang merupakan inti LGAP itu; kasta bangsawan yang memerintahkan kerajaan-kerajaan kecil ini pun berhubungan keluarga, dan berusaha untuk menyalin dan memperdalam hubungan itu dengan ‘politik nikah’ di antara kerajaan-kerajaan itu⁸⁴. Dalam pola hubungan-hubungan itu Luwuq dan para ninggratnyalah menjadi ‘sekala ukur’ posisi kerajaan-kerajaan lain. Jelas – seperti halnya pada deskripsi-deskripsi ‘perahu-perahu La Galigo’, yang tergambar dalam LGAP bukan dunia fisis nyata ‘Zaman La Galigo’, tetapi suatu ‘dunia hayalan’ yang ‘Luwuq-sentristis’, di mana posisi kerajaan Luwuq merupakan pusat dan penilai dunia sekeliling.

3 ‘Pelautnya La Galigo’

Sebagai putera mahkota suatu kerajaan termasyur, Batara Lattuq bukan pelaut, nelayan atau pedagang. Jadi, tak usah kita heran bila ia hanya seorang penumpang terhormat saja di atas *Wakkaq Tanété Manurung* dan menyerahkan semua urusan pelayaran kepada saudara tirinya La Pangoriseng⁸⁵ dan La Temmallureng⁸⁶, yang dalam episode ini juga disebut sebagai To Pananrang (‘Si Orang yang Bijaksana’), To Sinilélé⁸⁷ dan To Panangngareng⁸⁸:

Berkata La Pangoriseng, / “Mendayunglah, orang Selayar, / mengayuh pulalah, orang Waniaga.” / Bersamaan orang Selayar itu berbalik mengayunkan dayung, / serta para orang Waniaga berpaling memegang kayuh.

Kua adanna La Pangoriseng, / “Wisé o, mennang Silajaqé, / aggajong to kko, Waniagaé.” / Sama leppang ni soéang mpisé Silajaqé, / sama ngkiling ni tulekkeng gajong Waniagaé.⁸⁹

To Sinilélé memerintah / untuk membangun tiang emas lalu berlayar. / To Pananrang berkata, / “Mendayunglah, orang Selayar, / mengayuh pulalah, orang Waniaga.”

⁸⁴ La Tenrigiling, “raja mandul perampas” tahta Tompoq Tikkaq pun coba membujuk Batara Lattuq untuk menikahi “kemanakan[nya] Wé Tenrijelloq”, kemungkinan besar untuk mempertahankan kekuasaannya atas Tompoq Tikkaq (LGAP 99:[26]1ff).

⁸⁵ Anak Batara Guru dengan Saunriu, lht. Enre 1999:101

⁸⁶ Anak Batara Guru dengan Tojabuira, ibid.

⁸⁷ *Sinilélé*[i] terdapat dalam Matthes (1874) di bawah entri //: “terkenal berkat keberaniannya [terj.pen.]”. Anak La Temmallureng dan Wé Ungawaru dinamakan La Sinilélé, dan La Pananrang, anak La Pangoriseng dan Wé Tenriullé (Enre 1999:101) ikut dalam pelayaran Sawerigading sebagai *pabbicara* (Nurhayati 1998).

⁸⁸ Dalam Matthes (1874) saya tidak dapat sebuah entri yang bisa menerangkan nama ini, dan ia juga tak terdapat dalam silsilah Enre 1999.

⁸⁹ LGAP 77-79:[19]24-28

*Mappangara ni To Sinilélé / mpangung lolosu potto nasompeq. / Kua adanna To Pananrang, / "Wisé o, mennang Silajaqé, / aggajong to kko, Waniagaé."*⁹⁰

To Pananrang dan To Panangngareng memerintah / membangun tiang, mengangkat jangkar emas, / menurunkan kemudi kemilau / lalu dikembangkan layar sutera / kelengkapan wangkang kemilau itu.

*Mappangara ni To Pananrang, To Panangngareng / mpangung lolosu lé nariwataq denreng katié, / naripakkonyonyong guling lakkoé, / nariwakkasang sompeq patola / sitangngarenna wakkaq wéroé.*⁹¹

Yang mereka kepala adalah 'pelautnya La Galigo': Bukan orang Bugis, tetapi orang Selayar dan orang Waniaga-lah (yang oleh Pelras⁹² dan beberapa sumber lain⁹³ diidentifikasi dengan Bira, kampung asal pelaut kontemporer terkemuka Sulawesi Selatan) mengerakkan perahu *Wakkaq Tanété Manurung* maupun perahu *Welenrenggé* yang membawa Sawerigading ke Cina⁹⁴. Dari para pelaut ulung itu mungkin juga direkrut "nakhoda yang tak pernah keliru / juru mudi yang selalu waspada"⁹⁵ – melayarkan sebuah perahu sekaliber *Wakkaq Tanété Manurung* bukanlah suatu pekerjaan yang gampang:

Lima belas malam setelah berlayar / yang bermahkota emas di Alé Luwuq / para pengayuh tiada beristirahat, / para juru batu yang tak pernah lengah, / juru mudi yang berhati-hati / bergantian pergi tidur. / Tujuh pedoman mulia bersandar pada tiang / meninjau medan dan mengamati batu karang di lautan.

*Natangnga duang pulo wenninna makkatta sompeq / To Mappaménéq Wara Waraé ri Alé Luwuq, / tenripalessoq paggajonggé / ripasisullé soroq martinro / parulu balang temmalilué / lé pakkamunri malitutué. / Pitung padoma lebbiq mamancéng ri lolosué, / tiro labangeng, pémagga pasiq sadeng mabéla.*⁹⁶

Seperti kata /  / dan /  /, terjemahan gelar-gelar para perwira perahu yang terdapat dalam LGAP tak selalu tepat: Msl., *parulu balang* – diterjemahkan sebagai 'nakhoda' atau 'juru batu' – diterangkan oleh Matthes di bawah entri /  / (/ulu/) sebagai "mengarahkan kepala ke suatu arah [terj.pen.]" dan /  / (/balang/), "(1°) [...] blinkend rood

⁹⁰ LGAP 341:[104]58-59, [105]1-3

⁹¹ 327:[100]24-26

⁹² msl. 1999:65

⁹³ msl. Nurhayati 1998, Enre 1999

⁹⁴ lht msl. Nurhayati 1998:131[27]8-14: " 'Pisé o manaiq Lajaqé / aggajong tokko wanniagaé.' / Tallappa ada madécéng to pa / La Pananrang na pada ngkiling, / Silajaqé sorong mpisé waniagaé / napattuppuqi gajong sokori / temma ttanrajo." Bdg. juga catatan Nurhayati pada hl. 342.

⁹⁵ LGAP 79:[19]47-48 ("paruluq balang temmalilué, / lé pakkamunri malitutué").

⁹⁶ LGAP 343:[105]21-28; formula-formula yang serupa terdapat pada msl. 325:[99]7-12, 333:[102]13-17 atau dalam Episode Pelayaran Sawerigading: "Lé marasumpa pitu padoma / lebbi mamancéng ri lolosué / tiro labangeng pémagga pasiq / bate i tasiq ménraleng maloangngé." (Nurhayati 1998:[356]7-10)

en opgezet, iemands verlaat bij voorbeeld. (?); (2^o) naam eener plaats op Zuid-Celebes”; *pakkamunri* secara harafiah berarti ‘[orang yang] berada di belakang [di tempat kemudi?]’. Dalam bagian LGAP yang saya baca, tak terdapat kata // (/sawi/), // (/anakoda/), // (/punggawa/) atau // (/juragang/) yang dalam bahasa Bugis kotemporer menandai ‘awak perahu’ dan ‘nakhoda’, sehingga kekeliruan para penterjemah LGAP dapat dimengerti.

Adanya pedoman (dan meriam: “meriam pun disulut / sebagai maklumat berlabuhnya wangkang”⁹⁷) menjadi alasan bagi Pelras (1996:56f) untuk memperkirakan,

that the La Galigo texts began to take shape, at first orally, around the middle of the fourteenth century, in an intermediate period after a prestigious, economically successful and (presumably) militarily powerful dynasty with Luwuq and Cina as its main centres [...]. Clues supporting this date [...] include [...] the use of instruments and weapons such as the compass and cannons, which appear to have been introduced to Indonesia from China during the fourteenth century. [...] This change in [this dynasty’s – pen.] fortunes could have resulted from changes either in the local economy or in the international or inter-insular trade and political balance.

Dalam LGAP, tanda utama kejayaan dinasti Luwuq itu adalah berbagai bahan pakaian dan ‘hiasan’ rumah tangga yang didapatkan melalui hubungan perdagangan laut: Tenunan Melayu, mangkuk Jawa, guci Kelling dan kain sutera *patola* berulang kali disebutkan sebagai “barang-barang”, *waramparang*, yang paling berharga bagi hadiah, perhiasan dan perlengkapan rumah. Keterangan terbaik tentang para pedagang dan barang dagangannya terdapat dari Wé Adiluwuq:

Kalau orang Maluku yang singgah, / atau orang Buton yang berlabuh perahunya, / mereka membawa burung nuri yang pandai bercakap / [...] Tetapi kalau orang Waniaga / yang singgah di negeri kita, / mereka membawa / aneka ragam permadani Melayu. / Kalau Jawa Saburo / yang berlabuh di Tompoq Tikkaq, / mereka membawa gilingan, / minyak kesturi, / kemenyam dan dupa mereka diperdagangkan. / Tetapi kalau Jawa Cina / yang berlabuh di negeri kita, / mereka membawa tenunan Melayu / serta menjual sutera gajah. / Dan jika Jawa Peringgi / yang melabuhkan perahu emas tumpangannya, / maka menjual guci Kelling / serta membawa mangkuk bertelinga. / Kalau Jawa Patani / berlabuh perahu tumpangannya di Sawammégga, / maka mereka mengangkut senjata api / serta menjual mesiu.

Naé rékkua Maluku nrappeq, / Butung aré ga sore wakkaqna, / rini natiwiq lé baweng runo makkeda tau / [...] Naé rékkua lé Waniaga / mai nrappeq ri lolangetta, / rini maneng ngi sia natiwiq / appeq Malaju tessérupaé. / Naé

⁹⁷ LGAP 345:[106]2-3 (“*narisunoq na sappo lipué / paddissengenna sore wakkaq*”)

*rékkua Jawa Saburo / mai narappeq ri Tompoq Tikkaq, / paggiling mua ritu natiwiq, / lé timpausu lé napobaluq, / kamenynyang mperreq lé ténémala lé napobaluq. / Naé rékkua Jawa to Cina / pasoré wakkaq ri lolangetta / ten-nung Malaju ritu natiwiq, / patola gaja lé napobaluq. / Naé rékkua Jawa Per-engki / pamminanga i wakkaq ulaweng ripolalenna, / balubu Kelling ritu na-baluuq, / pinceng rituling ritu natiwiq. / Naé rékkua Jawa Patani / sore jon-congeng ripolalenna ri Sawammégga, / lé pana guttuq ritu napobaluq.*⁹⁸

Sebagian besar dari *waramparang* ini ternyata adalah ‘barang manufaktur’ yang didatangkan dari bagian barat Nusantara sampai ke India, dan sebagian besar dari para pedagang-pedagang pun berasal dari situ; nyata juga adalah ‘spesialisasi’ masing-masing kelompok saudagar dalam perdagangan tertentu. Orang Buton dan Maluku merupakan kelompok pedagang satu-satunya yang dengan jelas dapat diidentifikasi sebagai penduduk Indonesia Timur, dan produk dagangan mereka merupakan hasil alamnya; orang Waniaga yang oleh sekian banyak sumber diasosiasikan dengan penduduk ujung Selatan jazirah Sulawesi Selatan memperdagangkan produk tekstil dari Nusantara Barat.

Catatan-catatan historis pertama tentang pelaut/pedagang asal Sulawesi Selatan berasal dari awal abad ke-16:

[...] These islands trade with Malacca and with Java and with Borneo and with Siam and with all the place between Pahang and Siam. [...] They sail from their country up to Pegu, to the Moluccas and Banda, and among all the islands around Java [...] in their large, well-built *pangajawas* with merchandise. They bring many foodstuffs; very white rice; they bring some gold. They take *bretangis* and cloth from Cambay and a little from Bengal and from the Klings; they take black benzoine in large quantities, and incense.⁹⁹

Meski daftar barang dagangan para pelaut Sulawesi Selatan itu sesuai dengan yang disebut dalam LGAP, menurut Pelras (1996:70) Epos La Galigo “seem to record no regular Bugis travel outside eastern Indonesia [...]. Wares from the west are regularly brought to Sulawesi by foreign [...] trading ships”. Sesuai dengan argumen ini, Wé Adiluwuq menyebut sekian banyak kelompok saudagar lain yang ia beri gelar ‘Jawa’ – yang dalam konteks ini harus diartikan ‘berasal dari Barat’, seperti barang dagangannya.

Dari semua kelompok ini, hanya ‘Jawa Patani’, para penjual senjata, mungkin dapat diidentifikasi sebagai pedagang Patani asal sebelah timur kawasan Isthmus Kra di Semenanjung Malaya. Kawasan itu sejak terdahulu dikenali sebagai salah satu jalur utama perdagangan antar Asia Kecil / India dan Cina¹⁰⁰; namun, dalam Matthes (1874) tak terdapat

⁹⁸ LGAP 83:[20]57-85:[21]20

⁹⁹ Pires 1944:226-227

¹⁰⁰ Iht., msl., Coedes 1968:38ff

entri /ᮊᮊᮊ/ (/patani/). Hal ini sama dengan kata /ᮊᮊᮊ/ (/saburo/) yang diartikan oleh Matthes sebagai “sejenis rotan [terj.pen.]” saja; kelompok saudagar itu memperdagangkan wangi-wangian dan barang-barang lain yang diperlukan dalam kegiatan seremonial, salah satu jenis dagangan yang dianggap sangat berharga di seluruh kawasan perdagangan Samudera India¹⁰¹.

Kedua kelompok ‘Jawa’ lainnya, yakni ‘Jawa Peringgi’ dan ‘Jawa Cina’ menandai saudagar dari luar kawasan Nusantara: Menurut Matthes (1874), /ᮊᮊᮊ/ berarti

[...] secara harafiah: *Frankisch, Frank*, penamaan biasa bagi orang Portuges dalam bahasa Bugis. Berikutnya juga digunakan buat semua bangsa Eropa lainnya, bahkan bagi orang Melayu, pendek kata, bagi semua orang yang tak termasuk suku Bugis dan Makassar. [terj.pen.]

Mereka menjual ‘barang keperluan rumah tangga’ –bukanlah yang ‘biasa saja’, tetapi jenis-jenis keramik yang menandai status kepemilikannya¹⁰²– sedangkan orang ‘Cina’ memperdagangkan bahan tekstil istimewa. Kedua kelompok ini seharusnya tak berperan dalam La Galigo, mengingat bahwa kapal-kapal Eropa baru pada awal abad ke-16 mencapai Indonesia, dan sumber-sumber Cina baru pada abad ke-15¹⁰³ mulai menyebutkan Sulawesi – menurut Bulbeck and Caldwell (2000:107) pedagang Cina bahkan tak mengunjungi Sulawesi Selatan secara teratur sebelum awal abad ke-17. Salah satu kelompok pedagang asing yang sangat besar perannya, yakni para saudagar India asal Koromandel, Malabar dan Gujarat yang disebut dengan Kelling di Epos La Galigo¹⁰⁴, sama sekali tak disebutkan dalam episode ini, meski produk manufaktur India amat penting dalam baik perdagangan laut di seluruh kawasan Asia maupun penentuan derajat sosial pemakainya dan dengan jelas disebutkan dalam daftar barang dagangan yang dituturkan Wé Adiluwuq:

As material for these garments the texts [of the La Galigo – pen.] mention a great number of types of precious imported cloth, including *patola* (silk double ikats from Gujarat), particularly of the *patola uleng* (‘moon’ patola) and *patimanangi* types, which, as in many other Indonesia cultures, held a prominent place in the rituals, as did other, uniden-

¹⁰¹ lht., msl., Chaudhuri 1985 (1989):182ff

¹⁰² Sampai kini keramik, terutama yang ‘berasal dari Cina’ dianggap sebagai barang pusaka; lht. msl. Pelras 1996:168ff, 326ff. Pada zaman pra-islam, guci-guci dan bahan keramik lainnya sangat berperan dalam ritual penguburan (lht msl. Bulbeck dan Prasetyo 1998 *passim*, Bulbeck and Caldwell 2000).

¹⁰³ Pelras 1996:49. Hal ini amat bertentangan dengan teori Nurhayati (1998:406), bahwa kekaisaran Cina di daratan Asia Timur dijadikan teladan untuk ‘Cina’ tujuan Sawerigading, dan meniadakan semua percobaan untuk mencari latar ‘Cinanya Sawerigading’ di daratan Asia; bdg. msl. Mills 1979 *passim*.

¹⁰⁴ Lht. msl. Enre 1999:110, Pelras 1996:72f; hal ini biasanya dikaitkan dengan pengaruh India yang “presumably [is] due to indirect contacts” (Pelras 1996:93).

tified, types of fabrics. Such was, of course, the apparel only of the nobility: the clothing of commoners and slaves was probably not much different from that of their proto-historic ancestors.¹⁰⁵

Nilai tinggi yang diasosiasikan dengan kain impor ini dalam Episode Pelayaran Batara Lattuq ditandai dengan adanya sebagai ‘hadiah’ atau ‘persembahan’ amat berharga yang diberikan oleh para penghulu negeri yang disinggahi armada Luwuq. Di Gima, misalnya, Wé Datu Sengngeng dihadiahi dengan “peti rotan ratusan buah / yang berisi tenunan Melayu / sekian pula peti gading / yang dipenuhi emas murni”¹⁰⁶, dengan ini mengimplikasikan bahwa kain impor itu senilai emas – yang pada zaman historis merupakan salah satu barang ekspor Sulawesi Selatan dan tak disebutkan sebagai barang dagangan dalam LGAP.

Kepemilikan barang dan bahan ‘berstatus’ ini adalah tanda kemakmuran dan kekuasaan para ningrat dalam LGAP. Oleh karena itu, mengatur, mengontrol dan menguasai jalur-jalur perdagangan adalah salah satu elemen utama dalam katalog kewenangan para bangsawan:

Bila [ada] yang datang berlabuh / [...] kita tinggal memilih menurut kesukaan kita / aneka ragam harta benda pedagang / [...] semuanya menyerahkan persembahan / pajak sungai dan cukai muara. / Seandainya kita tunjukkan / tempat tinggal orang dari seberang itu, / kita berikan juru bahasa yang sebahasa maka mereka berjualan.

*Enreng pole i, Anri, makossoq / [...] tapangilé i elo téata / ri waramparang tessérupana lé dangkanggé. / [...] pada paénréq pakkasiwiang, / tampaq walenna, sessung minanga. / Naé rékkua risellirang ngi / tana tudangeng to nalawaé sadeng lipunna, / naritaroang lé juru basa séadannaé nasappaq baluq.*¹⁰⁷

Terutama “pajak sungai dan cukai muara” disebutkan sebagai hak terpenting seorang penguasa: Persaingan antara kelompok orang Luwuq dan Wé Datu Sengngeng serta kakaknya dengan La Tenrigiling, penguasa di Tompoq Tikkaq, baru meletus (dan berakhir dengan terbunuhnya La Tenrigiling beserta isterinya oleh Batara Lattuq dan I La Jiriu melalui guna-guna) ketika sebuah perahu pedagang muncul di muara kerajaan itu – meski sebagian besar tanda-tanda kemakmuran dan kekuasaan lain sudah sebelumnya ‘berpindah tangan’:

[La Tenrigiling:] “Semenjak perkawinan anak yatim bersaudara / hanya kemauannya sajalah yang diikuti / oleh para penyabung pembunuhan ayam. / [...] Maka sunyilah gelanggang / tempat berhimpun orang banyak / di hadapan istana tempat tinggalku.” / [...] Wé Tenri-

¹⁰⁵ Pelras 1996:77, bdg. msl. Reid 1988:90ff, Chaudhuri 1985 (1989):182ff

¹⁰⁶ LGAP 339:[104]1-4 (“muala to petti saburo tebbanna ketti / poliseqé tennung Malaju. / Sékua to cinaga gading / nalébengié sawédi kati”)

¹⁰⁷ LGAP 85:[21]23-38

jelloq menjawab, / “Menurutku lebih baik kita kirim / utusan kita ke istana / menyampaikan kepada anak yatim / agar menghentikan sabungan, / jangan memperpanjang perhelatan di Tompoq Tikkaq.” / La Tenrigiling kembali berkata, / “Biarkan saja perahu berlabuh di Tompoq Tikkaq / tetapi kita mendahuluinya menarik bea cukai di muara. / Kalau anak-anak itu keberatan / baru kita mengadakan / kesulitan yang besar bagi negeri.”

“Sinukerenna botting marani lé to béué / éloqna mani natimummingi / opu passaung, pabbuno manuq. / [...] Namalino na sia baruga / ammesorenna to maégaé / lé ri olona lé sao loci ricokkongekku. / [...] Mabbali ada Wé Tenrijelloq, / “Kumadécéngang mua ni sia / ménréq surota ri langkanaé / makkedai wi lé to béué / napamaté i lé sawungngé / ajaq naranruq alangengngé ri Tompoq Tikkaq.” / Pakkuling ada La Tenrigiling, / “Taro i nrapeq joncongengngé ri Tompoq Tikkaq / lé tabétta i nredduq simpuang ri minangaé. / Napotéa pi kawalakié / lé tainaqqa paranruki wi / perriq mawekkeq lolanengngé.”¹⁰⁸

Posisi kubu Batara Lattuuq hampir sama: Masalah harta isterinya yang diambil oleh La Tenrigiling “biarkan saja duhulu [...] / kita menarik bea cukai orang perahu itu, / kalau ternyata raja mandul perampas marah / barulah kita memikirkannya”¹⁰⁹. Jelas, hak memungut bea-cukai dari pedagang yang berlabuh di muara adalah tanda utama kekuasaan – menurut pihak La Tenrigiling ketika membicarakan hal kedatangan perahu dengan kedua “anak yatim” dan suaminya itu,

“Bukan engkau yang seharusnya didatangi / pajak muara dan bea sungai. / Sri Paduka di Sawammégga / yang patut memungut pajak pada para pedagang, / yang harus menerima persembahan bea sungai.”

“Taniko garéq natakkappo i / sessung minanga, tampaq walenna. / Puatta sia ri Sawammégga / redduq simpuang ri dangkangngé, / lé naénréki pakkasi-wiang tampaq walenna.”¹¹⁰

, sedangkan Wé Adiluwuq yang mewakili kubu kedua itu berpendapat bahwa

“Rupanya Wé Tenrijelloq telah jadi raja, I La Biraja, / padahal tak pernah kuingat / ia menerima persembahan dan bea sungai / sebelum meninggal Paduka tuanku [ayahnya – pen.] / Turung Bélaé suami-isteri. / Mereka [La Tenrigiling dan isterinya – pen.] merampas hartaku, / memindahkan kerajaanku, / barulah mereka menarik pajak pada para pedagang.”

¹⁰⁸ LGAP 243:[71]7-29

¹⁰⁹ LGAP 245:[71]50-53 (“Taro ni sia, To Sinilé, / taredduq mai lé simpuanna to ri wakkaqé / napotéa pi datu tomanang to parappaé / lé nainappa tannawa-nawa”)

¹¹⁰ LGAP 249:[73]8-13

*"Datu i paléq Wé Tenrijelloq, I La Biraja. / Lé natangnginang kuéngngerrang
ngi / lé naénréki pakkasiwianq tampaq walenna / ri temmaténa datu puakku
/ Turung Bélaé mallaibiné. / Nasalossoq i waramparakku, / napalélé i ang-
kaukekkku, / nainappa na nredduq simpuang ri dangkangngé."*¹¹¹

Dari uraian di atas ini dapat kita menyimpulkan, bahwa adanya kekuasaan pada 'Zaman La Galigo' sangat tergantung dari hak atas pajak yang terdapat dari perdagangan antar-pulau – yang sekaligus menjadi penjamin adanya tanda-tanda kekuasaan tersebut. Pelaut-pedagang ini pun yang memberilah sedikit 'nuansa kemanusiaan' pada cerita yang biasanya hanya berfokus kepada kegiatan para keturunan dewa-dewi ini: Msl., ketika tiba di Tompoq Tikkaq setelah berlayar berbulan-bulan lamanya, "mereka semua berlomba / mendapatkan air tawar lalu mandi"¹¹² – pada 'Zaman La Galigo' pun mandi dengan air laut ternyata tak memuaskan. Masalah air tawar itu kelihatannya sangat disadari oleh 'pengarang' La Galigo, sehingga beberapa kali "orang banyak [itu – pen.] sebentar singgah mengambil air tawar, / kemudian berlayar lagi"¹¹³. Ucapan selamat kepada yang ingin berangkat berlayar yang terulang kali disebut ("semoga tiada kandas wangkang emas tumpanganmu"¹¹⁴) pun menandai rasa was-was terhadap bahaya-bahaya di laut dan pengetahuan tentang teknik pelayaran dan navigasi – yang sebenarnya dimiliki para pelaut ahli asal Silaja dan Waniaga: Yang disalami, yakni Batara Lattuq, hanya diakui sebagai 'penumpang' saja.

4 Penilaian Sementara

Sebagaimana dilontarkan di atas, pemukiman-pemukiman yang berperan dalam episode LGAP ini semuanya merupakan "pelabuhan yang tak pernah sunyi"¹¹⁵, dan kita dapat menyimpulkan, bahwa sebagian besar dari kemakmuran tempat-tempat ini disebabkan oleh adanya perdagangan antar-pulau yang menjadi sumber baik *waramparang* yang dipamerkan sebagai tanda status kasta ningratnya maupun pendapatannya melalui kegiatan pemajakan terhadap para saudagar. Akan tetapi, bukanlah para protagonis epos ini –bahkan bukan orang-orang Bugis yang berada di bawah kekuasaan mereka– disebut sebagai pelaut atau pedagang: Untuk berlayar digunakan jasa orang lain, dan hubungan dengan perdagangan adalah sebatas memanfaatkan kekuasaan demi menarik retribusi saja. Namun, Wé Adiluwuq pun, yang sebagai puteri suatu

¹¹¹ LGAP 249:[73]24-31

¹¹² LGAP 93:[24]26-27 ("Mainrainra maneng ni mennang / dapiq uae lawi nacemme")

¹¹³ msl. LGAP 343:[105]33-34 ("Naléppang mua timpa uae lawi / nasompeq to maégaé")

¹¹⁴ LGAP 327:[100]21 ("tennatattumpuq wakkaq ulaweng ripolalemmu"); bdg.msl. 333:[101]42-44

¹¹⁵ lht. c.k.30

kerajaan termasyur seharusnya biasa dengan kekayaan, menamakan saudagar 'Jawa' itu "kaya"¹¹⁶; artinya, para pelaut-pedagang itu adalah salah satu penggerak utama dalam terputarnya roda perekonomian 'Zaman La Galigo'.

Hal ini sesuai dengan suatu teori¹¹⁷ yang menghubungkan perkembangan 'sejenis' sivilisasi di Nusantara dengan pengendalian perdagangan dari kawasan pesisir ke pedalaman dengan menguasai muaramuara sungai yang memberi akses ke sumber-sumber bahan dan barang 'ekspor' seperti produk-produk pertanian dan hutan, besi, logam mulia dsb. di pedalaman (*dendritic chiefdoms*); keberadaan pemukiman-pemukiman yang dibangun sivilisasi itu tak terlepas dari adanya masyarakat-masyarakat yang berorientasi ke laut seperti Suku Bajau¹¹⁸. Ketika terjadi perubahan drastis dalam peta politik Nusantara (terutamanya runtuhnya Kerajaan Srivijaya di bawah tekanan dari Jawa dan Koromandel pada abad ke-11 s/d ke-12) dan/atau kondisi-kondisi lokal, maka terganggu-lah juga landasan kekuasaan para pemimpinnya, sehingga pola-pola sosial-politiknya beralih dari orientasi *trading society* ke *farming society*¹¹⁹. Hal ini diperkirakan terjadi pada abad ke-13 s/d ke-14, dan menurut panganut teori ini dapat dibuktikan dengan penurunan jumlah temuan sisa keramik yang berasal dari zaman tersebut¹²⁰.

Sebagaimana dikutip di atas, untuk Sulawesi Selatan Pelras (1996:56) menawarkan sebagai *working hypothesis* abad ke-14 sebagai masa awalnya 'penciptaan' Epos La Galigo sebagai suatu *reminiscence* akan masa-masa sebelumnya:

Those earlier times may have been remembered, particularly by poets associated with the former dynasties, as a kind of golden age, and described in epic terms, integrated with mystic elements of even older origin. These texts would have provided the newly emerging chiefdoms or seignories of the second half of the fourteenth century, as well as the reviving older polities and their nobilities, with the archetypal model of appropriate princely rituals and conduct, always to be emulated, never to be equalled.

Bila kita mempertimbangkan juga perubahan-perubahan dan pengaruh-pengaruh yang terjadi sehingga Epos La Galigo terakhirnya 'tersusun'

¹¹⁶ LGAP 85:[21]29

¹¹⁷ bdg. msl. Caldwell 1995, Pelras 1996

¹¹⁸ Mengenai peran Suku Bajau dalam konteks pembentukan kerajaan-kerajaan di khususnya Sulawesi Selatan dan hubungannya dengan Epos La Galigo bdg. msl. Liebner 1998

¹¹⁹ lht. msl. Pelras 1996:109ff

¹²⁰ Dari barang dagangan yang disebutkan di atas, hanya keramiklah yang dapat bertahan dan digunakan sebagai 'pengukur zaman'; bdg. msl. Pelras 1996:55, Bulbeck dan Prasetyo 1998

dalam versi Arung Pancana pada abad ke-19, maka argumen ini dapat menjelaskan sekian banyak pertentangan yang terdapat di dalamnya, dan bisa menjadi misalnya salah satu jawaban atas ketakkonsistenan geografi yang saya diskusikan di atas: Yang dapat kita harapkan dari LGAP ini bukanlah sebuah geografi nyata, tetapi hanya suatu gambaran umum tentang sebuah 'Dunia La Galigo' yang berpusat pada kerajaan Luwuq yang historis, suatu dunia di mana pula letak tempat-tempat kejadianannya tak berkepentingan selama para penghuninya –dan terutama para bangsawannya– masih berkebudayaan 'Bugis Galigo' dan berhubungan dengan para ningrat Luwuq.

Bila letak Tompoq Tikkaq, Cina, Wéwang Nriuq dsb. tak dapat dipastikan, maka mengapa Luwuq yang kita kenali sekarang harus melatari 'Luwuq Zaman La Galigo'? Meski pusat kerajaan Luwuq kemungkinan besar terdapat di daerah Malangke, selama ini belum ada penemuan arseologi yang bisa diasosiasikan dengan adanya pemukiman yang bersifat 'Bugis' di daerah itu yang mendahului akhir abad ke-13¹²¹,

an area into which the Bugis have migrated at an uncertain time in the past [...where they...] have settled at strategic places along the coastline in order to trade with [...] inland polities. [...] The ceramic evidence from the OXIS excavations and surface surveys along the coast of the Gulf of Bone strongly suggest that Bugis settlement had commenced by around 1300, initially at Malangke [...and...] occupation of Tompe, Lindrunge, Pincang Pute and Tampung Jawa by the thirteenth century, and map the growth of two major habitation centres starting in the fourteenth century, at Pattimang Tua (close to the Javanese settlement of Tampung Jawa) and Utti Batue. The histograms indicate that Malangke grew rapidly after c. 1400, reached a peak of development about 1500 and [...] show a sharp drop in the numbers of ceramics in the seventeenth century. [...] There is no evidence from elsewhere in Luwu of an 'Age of Galigo' preceding Bugis settlement in this region around 1300.¹²²

Dari segi kesusastaanya pun, posisi Luwuq sebagai kerajaan Bugis yang tertua agak susah dipertahankan: Berdasarkan perbandingan naskah-naskah silsilah para raja Luwuq (dan sesuai dengan penemuan arseologi yang saya sebutkan di atas!), asal-muasal dinasti itu harus ditempatkan pada pertengahan abad ke-14¹²³, kurang lebih satu-setengah abad "short of Soppeng, a Bugis agrarian kingdom, whose royal genealogy can be

¹²¹ Bulbeck dan Prasetyo 1998 *passim*, Bulbeck and Caldwell, 2000 *passim*, Caldwell, Bulbeck, *pers.comm.* 2000; berdasarkan penemuan arseologi di daerah Cerekang dan Ussuq yang kini sering dianggap sebagai pusat 'Dunia La Galigo', kawasan itu kemungkinan besar diokupasi oleh masyarakat berkebudayaan Bugis pada abad ke-14, artinya, setelah pemukiman-pemukinan di daerah Malangke didirikan.

¹²² Bulbeck and Caldwell 2000:92ff

¹²³ Caldwell 1998, Caldwell, *pers.comm.*, 2002

traced back to around 1200”¹²⁴. Jumlah naskah asal Luwuq yang dikarang pada zaman pra-islam jauh lebih kecil daripada yang terdapat di daerah-daerah lain yang berpenduduk Bugis¹²⁵, sehingga dapat disimpulkan, bahwa “Luwu clearly became a mighty chiefdom in pre-Islamic times, but there is no hard evidence that it had originated before AD 1300.”¹²⁶

Gambaran yang bisa didapatkan dari penemuan-penemuan arseologis dan sumber-sumber tertulis ini menandai adanya suatu pola percaturan politik yang berputar sekeliling penguasaan jalur pertukaran produk-produk lokal seperti beras dan besi dengan barang impor melalui kontrol atas muara-muara sungai yang memberi akses ke pedalaman – sesuai dengan yang dilukiskan dalam LGAP. Tak tanpa alasan pula bahwa masa kejayaan dan lokasi kerajaan Luwuq pada abad ke-15 itu menjadi latar-belakang terkarangnya Epos La Galigo: Dinasti Luwuq yang historis inilah yang memerlukan –dan bahkan kemungkinan besar bertujuan menciptakan– sebuah mitos yang dapat dijadikan alasan bagi keberadaannya sebagai *leading power* di daerahnya yang kemudian ‘diadopsi’ oleh kerajaan-kerajaan Bugis lainnya dalam bentuk naskah-naskah La Galigo yang terdapat di sekian banyak pusat politik Sulawesi Selatan.

Selain itu, kita tak boleh lupa bahwa yang kita anggap sebagai keterangan geografis bisa juga diartikan sebagai ‘pernyataan politik’: Msl., ketika Wé Adiluwuq dan Wé Datu Sengngeng “membagi negeri”, Tompoq Tikkaq –‘contoh ideal’ sebuah kerajaan pada ‘Zaman La Galigo’– dinyatakan “berada di tengah-tengah (*tundang tengnga*)” di antara Sawammégga dan Singkiq Wéro, mungkin dengan maksud menerangkan bahwa daerah itu menjadi milik keduanya, atau untuk menggarisbawahi kepentingan Tompoq Tikkaq sebagai pusat negeri¹²⁷; *Senrijawa*, yang oleh beberapa sumber disamakan dengan ‘Sriwijaya’, adalah salah satu ucapan untuk *Langiq*, tempat diaman para dewa. Sekali lagi: LGAP tak menggambarkan sebuah dunia riil, tetapi sebuah peta ‘masa kejayaan yang sudah lenyap’, di mana para ningrat Bugis-Luwuqlah ingin dielu-elukan sebagai (pewaris) penguasa jagat raya – karena berbeda dengan raja-raja Sulawesi Selatan lainnya, hanya bangsawan Luwuq yang dapat membuktikan dirinya sebagai keturunan dari seorang *To Manurung* yang diketahui asalnya dan ayahnya, yakni *Langiq* dan *To Patotoé*, Sang Pencipta Dunia¹²⁸.

¹²⁴ Bulbeck dan Prasetyo 1998:2

¹²⁵ Caldwell 1995, 1998

¹²⁶ Bulbeck dan Prasetyo 1998:2

¹²⁷ Mengenai penggolongan hirarki kerajaan di Sulawesi Selatan lht. msl. Andaya 1981

¹²⁸ Asal para *To Manurung* yang menjadi leluhur dinasti-dinasti bangsawan lain di Sulawesi Selatan pada umumnya tak diketahui. Lht. msl. Mukhlis 1993, und., Andaya 1981:12ff

Hal ini juga dapat menerangkan deskripsi perahu-perahu *wakkaq ulaweng* yang digunakan oleh para pahlawan epos ini yang ternyata terdiri dari gambaran mitis yang disesuaikan dengan tipe-tipe perahu yang dilihat oleh para pengarang Epos La Galigo. Kita tak boleh lupa, bahwa sebagian besar dari para pengarang itu bukanlah pelaut, sehingga kita tak bisa mengharapkan deskripsi akurat dan mendetil, biar dari tipe-tipe perahu sezamannya: Memang, bagian-bagian utama sebuah perahu disebutkan, tetapi tiada catatan satu pun yang menggambarkan detil-detil lambung perahu atau tali-temalnya – sedangkan misalnya pakaian dan perhiasan yang dikenakan para protagonis dideskripsikan dengan sak-sama. Dan, sebagaimana terbukti dengan hasil ekskavasi arkeologi dan laporan-laporan historis, perlengkapan berhias diri dan daftar barang lain yang menandai status para pemakainya itu tetap berlaku pada abad-abad kejayaan Kerajaan Luwuq, Gowa-Tallo, Bone dan bahkan pada abad ke-19.

Seperti keseluruhan Epos La Galigo, pada episode ini kita juga tak diinformasikan tentang kehidupan ‘orang biasa’, misalnya para pelaut *Wakkaq Tanété Manurung*, atau pedagang-pedagang “Jawa”. Hal ini mungkin juga alasannya, bahwa masalah perbudakan sama sekali tak muncul dalam LGAP – sedangkan diketahui, bahwa budak merupakan salah satu ‘kargo’ utama di atas perahu-perahu Sulawesi Selatan pada zaman historis¹²⁹. ‘Manusia biasa’ yang bukan keturunan dewa-dewi dianggap sebagai ‘pelengkap cerita’ saja, dan dapat dihadiahkan kepada pemeran utama dalam jumlah “ribuan” untuk keperluan-keperluan apapun. Memang, fokus ceritanya bukan manusia yang berlayar, menjadi pelaut atau pedagang, tetapi masa kejayaan kerajaan-kerajaan termasyur ‘Bugis’ yang dipimpin oleh para keturunan dewa yang menjelma di bumi - suatu zaman mistis yang sudah sirna.

Kepustakaan

- Andaya, L.Y. 1981: *The Heritage of Arung Palakka*, Martinus Nijhoff, Den Haag
- Arung Pancana Toa (terj. Muh. Salim, F.A.Enre) 2000: *La Galigo*, Jilid II, Lembaga Penerbitan Univ. Hasanuddin, Makassar
- Bulbeck, F.D. dan Bagyo Prasetyo 1998: *Two millennia of socio-cultural development in Luwu, South Sulawesi, Indonesia*, ?¹³⁰
- Bulbeck, F.D. dan Ian Caldwell 2000: *Land of Iron. The Historical Archaeology of Luwu and the Cenrana Valley*, Centre for SEA Studies, Hull
- Caldwell, I. 1995: “Power, State and Society among the pre-Islamic Bugis”, *Bijdragen tot de Taal-,Land-en Volkenkunde* 151:396-421.

¹²⁹ lht. msl. Pigafetta 1849

¹³⁰ Yang tersedia pada saya hanya sebuah *soft copy*.

- 1998: "The Chronology of the King List of Luwu' to AD 1611", dalam. Robinson, K. dan Mukhlis Paeni 1998: 29-42
- Chaudhuri, K.N. 1985: *Trade and Civilisation in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*, University Press, Cambridge
- Coedes, G. 1968: *The Indianized States of Southeast Asia*, East-West Center Press, Honolulu
- Doran, E. 1981: *Wangka. Austronesian Canoe Origins*, Texas A&M University Press, College Station
- Enre, F.A. 1999: *Ritumpanna Wélenréngné*, Yayasan Obor Indonesia, Jakarta
- Erp, Th. van 1923: *Voorstellingen van Vaartuigen op de Reliefs van den Borobudur*, Adi-Poestaka, 'sGravenhage
- Friederici, G. 1912: "Wissenschaftliche Ergebnisse einer Forschungsreise nach dem Bismarck-Archipel im Jahre 1908", *Mitteilungen aus den deutschen Schutzgebieten*, Erght.5, Berlin
- Gibson-Hill, C.A., 1949: "Cargo Boats of the East Coast of Malaya", *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* 22 (3): 106ff
- 1953: "The Origin of the Trengganu Perahu Pinas", *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* 26 (1): 26ff
- Haddon, A.C. & J. Hornell 1935: *Canoes of Oceania*, Bernice B. Bishop Museum, Special Publication 27-9, Honolulu
- Hornell, J. 1920: "The Outrigger Canoes of Indonesia", *Madras Fisheries Bulletin* XII, Madras
- Kähler, H. 1951: "Untersuchungen zur Morphologie polynesischer Dialekte", *Afrika & Übersee*, 36-39
- Liebner, H.H. 1998: "Four Oral Versions of a Story about the Origin of the Bajo People of Southern Selayar", dalam. Robinson, K. dan Mukhlis Paeni 1998: 107-133
- Matthes, B.F. 1874: *Boegineesch - Hollandsch Woordenboek*, M. Nijhoff, 's Gravenhage
- Mattulada 1990 (1991): *Menyusuri Jejak Kehadiran Makassar dalam Sejarah*, Lembaga Penerbitan Univ. Hasanuddin, Makassar
- Mills, J.V. 1979: "Chinese Navigators in Insulinde about 1500", *Archipel* 18
- Mukhlis 1993: *The Manurung Structure of State in the Buginese World*, Makalah, UNHAS, Ujung Pandang
- und.: *Social Stratification of the Makassarese and Buginese*, Makalah, UNHAS, Ujung Pandang
- NIMA (National Imagery and Mapping Agency) 2001, *Atlas of Pilot Charts - Indian Ocean*, Lighthouse Press, Annapolis
- Nooteboom, C. 1951: *Perihal Perkapalan dan Pelajaran di Indonesia*, Jakarta
- Nurhayati, R. 1998: *Sompeqna Sawerigading lao ri Tana Cina*, Dis., Univ. Hasanuddin, Makassar
- Pigafetta, A.; St.John, S. 1849: "The Piracy and Slave Trade of the Indian Archipelago", *Journal of the Indian Archipelago and East Asia*, 3:581-8, 629-36; IV, 1850:45-52, 144-62, 400-10, 617-28, 733-46; V, 1851:374-82

- Pelras, C. 1996: *The Bugis*, Blackwell, London
- Pires, Tome 1944: *Suma Oriental*, Trans. Armando Cortesao, London, Hakluyt Soc.
- Reid, A. 1988: *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680*, Yale Univ. Press, New Haven, London
- Ricklefs, M.C. 1991 (1998): *Sejarah Indonesia Modern*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta
- Robinson, K. dan Mukhlis Paeni 1998: *Living through Histories*, Australian National Univ., Canberra

Daftar Singkatan

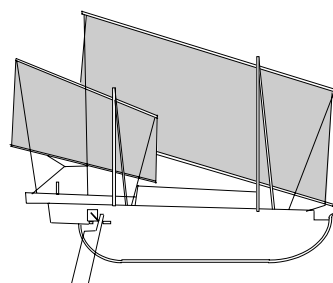
BNS	Bahasa Bugis yang terdapat dalam naskah-naskah selain LGAP
BUG	Bahasa Bugis kontemporer
BUM	Bahasa Bugis menurut Kamus Matthes
MAK	Bahasa Makassar

bdg.	bandingkan
c.k.	catatan kaki
d.a.	di atas
hl.	halaman
lht.	lihat
msl.	misalnya
pen.	penulis
terj.	terjemahan
Uni.	universitas, <i>university</i>

Lampiran

Catatan Singkat tentang Beberapa Tipe Perahu Sulawesi Selatan

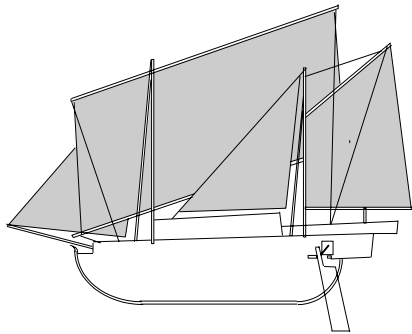
Jenis-jenis perahu tradisional Indonesia digolongkan dengan dua cara: Ada istilah yang menandai jenis layarnya, dan ada yang menggambarkan bentuk lambung perahu. Dengan cara penamaan yang demikian memang agak susah buat orang awam untuk mengerti perbedaan-perbedaan yang jelas sekali bagi para pelaut dan pengrajin perahu.



Jenis layar indigen Nusantara dinamakan layar *tanjak/q*. Perahu-perahu yang memakai jenis layar itu digambarkan dalam sumber Cina, Arab dan Eropa sejak dahulu sebagai layar khas kawasan 'Arsipel di Bawah Angin' ini, dan di dinding-din-

ding Candi Borobudur pun terdapat beberapa ukiran yang memperlihatkan perahu-perahu yang menggunakan jenis layar ini. Kini layar jenis *tanjak/q* itu semakin jarang ditemui dan pada umumnya hanya dipakai di atas perahu-perahu kecil.

Jenis perahu terkenal yang memakai layar *tanjaq* adalah tipe perahu *padewakang*, sejenis perahu ukuran besar yang digunakan sampai awal abad ini untuk berdagang dan mencari hasil laut jarak jauh. Pada armada dagang dan perang kerajaan-kerajaan Sulawesi Selatan tipe perahu inilah yang paling besar ukurannya, dan *padewakang-padewakang* milik pedagang Mandar, Makassar dan Bugis selama ratusan tahun melayari seluruh Samudera Indonesia di antara Irian Jaya dan Semenanjung Malaya. Mereka secara rutin berlayar sampai ke Australia untuk mencari *tripang*, dan dalam suatu buku Belanda dari abad silam bahkan terdapat gambaran sebuah perahu *padewakang* yang dicap 'perahu bajak laut asal Sulawesi di Teluk Persia'.



Pada pertengahan abad ke-19 para pelaut Sulawesi mulai mengkombinasikan layar *tanjaq* dengan jenis layar *fore-and-aft* asal Eropa dan Amerika yang saat itu baru saja bermunculan di Nusantara. Dari percobaan-percobaan itu terakhirnya diciptakan layar *pinisiq* yang selama hampir 100 tahun menjadi

jenis layar khas perahu-perahu Sulawesi.

Layar dan perahu jenis *pinisiq* mulai bermunculan di Nusantara pada sekitar tahun 1840-an. Konon cerita-tanya¹³¹, di Kuala Trengganu tinggallah seorang Perancis atau Jerman, yang telah melarikan diri dari sebuah kapal layar berukuran besar asal Eropa ke Trengganu di mana ia menikahi seorang gadis Melayu dan bekerja sebagai tukang. Pada suatu hari Raja Trengganu kala itu, Sultan Baginda Omar, meminta si bule membantu buat sebuah perahu yang menyerupai perahu barat yang paling modern, sehingga dibangun-nya suatu kapal sekunar yang dipakai sebagai perahu kerajaan; perahu *pinisiq* pertama serta si bule yang bernama Martin Perrot itu dilihat dan ditemui oleh seorang nakhoda Inggris pada tahun 1846 ketika berlabuh di Kuala Trengganu. Menurut tradisi para pelaut Melayu, perahu itulah yang dijadikan contoh pertama untuk membangun perahu-perahu sejenis yang berikutnya dinamakan *pinas* atau *penis*, mungkin sekali dengan meniru kata *pinasse*, yang dalam bahasa Perancis dan Jerman pada zaman itu menandai sejenis kapal layar berukuran sedang.

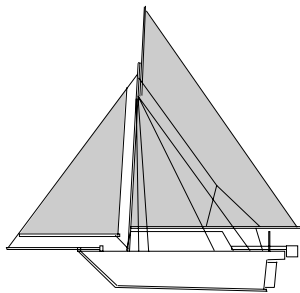
¹³¹ Gibson-Hill 1949, 1953

37



topser bersegitiga di atasnya, dan pada laberang depan tiang buritan sering terdapat lagi sehelai layar bersegitiga.

Pada awalnya layar *pinisiq* dipasang ke atas lambung perahu *padewakang* dan sejenisnya; akan tetapi, ketika para pelaut dan pengrajin perahu semakin sadar atas cara pemakaiannya, lambung yang dipilih adalah jenis *palari* saja: Jenis lambung yang sangat runcing dan 'pelari' itu memanglah yang paling sesuai dengan layar sekuner. Pada awal tahun 1970-an ribuan perahu *pinisiq-palari* yang berukuran sampai 200ton muatan, armada perahu layar komersial terbesar di dunia pada saat itu, sempat menghubungi semua pelosok Samudera Indonesia dan menjadi tulang rusuk perdagangan rakyat.

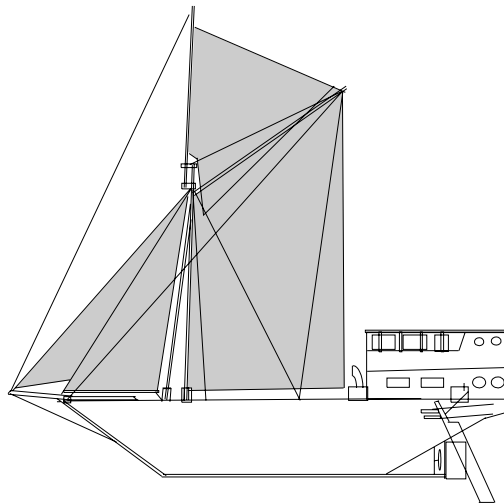


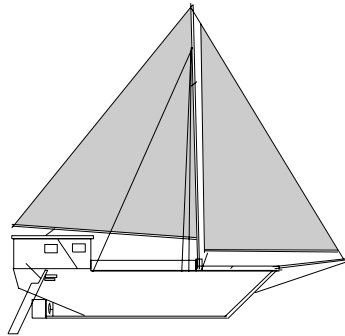
Sejak tahun 1930-an perahu-perahu ukuran kecil dan sedang di seluruh Nusanara semakin sering menggunakan layar jenis *nade* sebagai penggeraknya. Jenis layar ini pun berasal dari pengaruh barat, yaitu perahu-perahu layar jenis *cutter* dan *sloop*. Layar *nade* itu terdiri dari satu atau dua helai layar *jib* di depan dan sehelai layar besar di belakang tiang. Pelaut yang paling kenal dengan

perahu-perahu layar yang memakai layar *nade* berasal dari Pulau Buton di Sulawesi Tenggara; mereka pun menggunakan sejenis lambung perahu tertentu bernama *lambo* yang memadukan contoh-contoh perahu barat dengan teknik tradisional Nusantara.

Setelah pada tahun 1970-an semakin banyak perahu dilengkapi mesin penggerak, maka dengan cepat baik lambung perahu maupun layarnya diubah: Untuk dipasang dengan sebuah mesin jenis-jenis lambung tradisional terbukti tak cocok, sehingga

lambung tipe *lambo* menjadi alternatifnya. Pada tahun-tahun berikutnya, daya muatnya semakin ditingkatkan, sehingga kini terdapat perahu yang bisa memuat lebih daripada 300t; hampir semua perahu dagang tradisional ini menggunakan lambung jenis *lambo* yang diperbesar itu.





Oleh karena layarnya sekarang hanya berfungsi sebagai pembantu, maka di atas perahu tipe PLM ('Perahu Layar Motor') ini biasanya terdapat satu tiang saja: Memakai banyak layar artinya membawa awak banyak, dan pada zaman ini tenaga manusia serta gajinya semakin diperhitungkan. Perahu-perahu yang berukuran besar tetap memakai layar yang menggunakan andang-andang

bak *pinisi* satu tiang, sedangkan perahu ukuran sedang dilengkapi dengan layar *nade*. Akan tetapi, baik perahu yang memakai layar *pinisi*q tiang tunggal maupun layar *nade* tak lagi dapat berlayar dengan tenaga angin saja - pada umumnya ukuran layarnya kecil, dan tiangnya terlalu pendek, sehingga layar hanya dibuka saat arah angin menguntungkan.

© Horst H. Liebner, 2002, 2003 - HAK CIPTA DILINDUNGI UNDANG-UNDANG!